VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 70)
z dnia 21 marca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 70)

21 marca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat warunków i perspektyw rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce oraz kondycji finansowej lotnisk regionalnych, w świetle inwestycji planowanych na lata 2014-2020.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Janusz Niedziela** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Witold Wiśniowski** dyrektor Instytutu Lotnictwa, **Sławomir Kobylak** dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, **Mariusz Szpikowski** dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", **Włodzimierz Skalik** prezes Aeroklubu Polskiego, **Rafał Woźnicki** prezes zarządu Aeroklubu Warszawskiego, **Mariusz Błaszkiewicz** oraz **Michał Fijoł** członkowie zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT, **Krzysztof Domagalski** dyrektor Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów, **Mariusz Wiatrowski** prezes zarządu Portu Lotniczego Poznań-Ławica, **Dorota Sidorko** prezes zarządu Portu Lotniczego Radom, **Radosław Włoszek** prezes Portu Lotniczego Kraków-Balice, **Marcin Danił** wiceprezes Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin, **Maciej Król** prezes zarządu Lotniska Zielona Góra-Babimost, **Anna Midera** członek zarządu Portu Lotniczego Łódź-Lublinek, **Zbigniew Halat** wiceprezes zarządu Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Cezary Wieński** przewodniczący Rady Pracowniczej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Marian Górecki** oraz **Krzysztof Aniszewski** przedstawiciele NSZZ „Solidarność" w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Marek Glapa** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry, witam na kolejnym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam bardzo serdecznie zaproszonych gości. W pierwszej kolejności witam pana ministra Jerzego Szmita, reprezentującego Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, wraz ze współpracownikami. Witam państwa dyrektorów z różnych portów lotniczych. Wiem, że na sali są przedstawiciele z Bydgoszczy, Gdańska, Katowic, Krakowa, Lublina, Łodzi, Poznania, Rzeszowa, Szczecina, Wrocławia, Zielonej Góry, Warszawy, Warszawy-Modlin, Radomia i Olsztyna. Są przedstawiciele Instytutu Lotnictwa. Jest przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Jest prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" oraz prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Bardzo nam miło. Jeżeli kogoś nie przywitałem, to przywitam później. Na pewno poznamy się bliżej w trakcie ciekawej debaty, do której bardzo serdecznie zapraszam.

Proszę państwa, możemy rozpocząć procedowanie. Zwracam się do państwa posłów, czy do porządku obrad mamy jakieś uwagi? Ktoś z państwa posłów chce zgłosić jakąś uwagę? Jeżeli nie ma, to rozumiem, że przyjęliśmy porządek obrad.

Wobec powyższego najpierw poprosimy ministra infrastruktury i budownictwa o informację na założony temat. Później będziemy wszyscy razem uczestniczyć w dyskusji. Panie ministrze, czy możemy wypuścić bombę w górę? Dobrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym podziękować Komisji za zainteresowanie się sprawami portów regionalnych. Większość pasażerów obsługiwanych przez polskie porty lotnicze są obsługiwani przez porty regionalne. Jest zatem powód do dyskusji. Nie możemy rozpatrywać sytuacji portów regionalnych bez funkcjonowania portu im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Jest to oczywiste, bo system lotniczy stanowi całość. Myślę, że dyskusja będzie zahaczała lub w większym stopniu zostanie skierowana na temat budowy Centralnego Portu Lotniczego. Może w tym momencie nie będę tego rozwijał, natomiast chciałbym, abyśmy otrzymali te informacje, które dotyczą portów regionalnych i rynku lotniczego, aby Wysoka Komisja miała dobre podstawy do dyskusji.

Proszę państwa, do Komisji został przekazany materiał, który został przygotowany przez Departament Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, ale także mamy dodatkowy materiał, który przygotował Urząd Lotnictwa Cywilnego. Zaprezentuje go pan prezes Piotr Samson, którego wkrótce poproszę o głos.

Proszę państwa, tytułem bardzo krótkiego wprowadzenia, to w 2016 r. na polskich lotniskach obsłużono ponad 34 mln pasażerów. Jest odnotowany wzrost na poziomie 12,5%. Jest to ogromny wzrost. Największy procentowy wzrost to lotnisko Kraków-Balice. Jest to ponad 18%. Niestety, są także lotniska, które zanotowały spadek. Jest to Zielona Góra. Sytuacja lotnisk regionalnych jest bardzo zróżnicowana i pewnie w czasie dyskusji będzie tematem rozmowy. Rzeczywiście, jest kilka portów regionalnych, które bardzo silnie funkcjonują na rynku i nie mają problemów ze swoją opłacalnością ekonomiczną, ale jest też część, która musi korzystać ze wsparcia swoich założycieli. Nie wiem, na ile pozwoli nam dyskusja, ale warto wspomnieć o 2016 r. i Polskich Liniach Lotniczych LOT, czyli o polskim przewoźniku, który bardzo wyraźnie odnotował poprawę swojej sytuacji. Uruchomił szereg nowych połączeń i przewiózł rekordową liczbę pasażerów. Było to sporo ponad 5 mln. Zatem, mamy do czynienia z bardzo ważnym i istotnym przewoźnikiem, który liczy się nie tylko w Polsce, ale ma swój udział na rynku przewozów europejskich.

Jeśli pan przewodniczący zezwoli, to przed nami jeszcze prezentacja i wystąpienie pana Piotra Samsona, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Myślę, że tak naprawdę to dyskusja będzie dzisiaj najcenniejsza. Zdaję sobie sprawę, że są na sali osoby, które w sprawach merytorycznych są zorientowane i na pewno oczekują na taką dyskusję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan minister pozostaje z nami. Ta dyskusja musi się obracać wokół kluczowych kwestii związanych z rządową strategią dla lotnictwa cywilnego. Także, musi się obracać wokół rozwoju portów regionalnych. Dużym wysiłkiem powstało w ostatnich latach kilka portów lotniczych. Jaka jest przyszłość? Jaka jest strategia i współpraca w tym zakresie? To wszystko jest bardzo interesujące. Chcielibyśmy, abyście dzisiaj państwo pytali bez cenzury, wprost. Mamy na posiedzeniu pana ministra. Chcemy, abyście państwo uznali podróż za sensowną i słuszną. To w takim kontekście powinniśmy rozmawiać. Zatem, panie prezesie, oddaję panu głos.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, witam serdecznie. Chciałbym przedstawić dane, które zebraliśmy z portów regionalnych. Zanim zacznę, to ruch lotniczy w Polsce jest wykonywany z całego kraju, a nie tylko z Warszawy. Jest rozłożony po całym kraju. Istnieje bardzo duża korelacja pomiędzy wielkością tego ruchu, a tym, jak umiejscowiona jest ludność na terenie Polski oraz miejsca, gdzie jest budowane PKB, gdzie jest większy dochód na mieszkańca. Ogólnie możemy powiedzieć, jeżeli spojrzymy na mapę Polski, to mamy pas południowy, czyli Małopolska, Dolny Śląsk, a szczególnie trzy lotniska: Kraków, Katowice i Wrocław, które mają bardzo dobre wyniki i bardzo dobre wolumeny, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów. Zaraz o tym powiem. Dodatkowo mamy dwa bardzo silne ośrodki regionalne, które nie leżą w południowym pasie, ale są z tym skorelowane, bo są to duże miasta, gdzie mamy duże dochody na mieszkańca.

Jest to Poznań i Gdańsk. Jest to w zasadzie 5 głównych lotnisk regionalnych, gdzie mamy duży ruch i duże skupisko ludności oraz duży dochód na mieszkańca, a przewozy pasażerskie są powyżej 1 mln. Statystycznie na bazie doświadczeń jest przyjęte, że lotniska, które obsługują powyżej 1 mln, lotniska międzynarodowe, będą trwale dochodowe. Jeżeli mówimy o tym układzie i o tej części Polski, czyli pas południowy oraz Poznań i Gdańsk, to te lotniska mają pozytywne wyniki. Są dochodowe i będą długotrwale dochodowe.

Sytuację odmienną mamy, jeżeli chodzi o lotniska regionalne na ścianie wschodniej. Jest to spowodowane i skorelowane tym, że dochód na mieszkańca na ścianie wschodniej, wielkość miast i ludności w poszczególnych miastach jest mniejsza, niż w pasie południowym, w pasie zachodniej Polski i Trójmiasta. Natomiast, te lotniska mają cały czas dużą dynamikę. Na dzień dzisiejszy są niedochodowe. Natomiast, wykazują dynamikę, co powoduje, że przyszłościowo trudno jest nam określić perspektywę czasową, ale mogą one osiągnąć zysk i trwałą rentowność.

Jeżeli chodzi o dynamikę, to jest to najważniejsze i powinniśmy patrzeć pod tym kątem. Największą dynamikę osiągnęło lotnisko w Lublinie w 2016 r. Jest to związane z tym, że jest to lotnisko, które rozbudowuje się. Startowało z niskiego poziomu i jest to 43% wzrostu. Następnie przechodzimy na standardowy i średni poziom wzrostowy dla lotnisk regionalnych. Mamy tutaj lidera za zeszły rok. Jest to Kraków. Jest to spowodowane Światowymi Dniami Młodzieży. Mieliśmy dużą imprezę i dodatkowy ruch, który powodował rozwój Krakowa. Generalnie pamiętajmy o tym, że Kraków jest miejscem z ruchem przylotowym. Niezależnie od tego, jak kształtowany jest dochód narodowy brutto w Polsce i ile Polacy latają, to Kraków jest to destynacja numer jeden, jeżeli chodzi o ruch przylotowy. Turyści chcą przylecieć, jak najbliżej i bezpośrednio do miasta. Dlatego wzrost Krakowa o 18%. Następnie mamy Gdańsk. To jest 8%. Modlin jest to 10%. Poznań jest to 14%. Katowice to 5%. Szczecin to 13%. Mówię o wzrostach. To potwierdza, że są wzrosty i lotniska mają duży potencjał i dużą perspektywę do tego, aby się rozwijać. Na przykładzie 2016 r. tam, gdzie sytuacja nie jest tak optymistyczna, to mamy Bydgoszcz. Jest to 1% i nie gwarantuje to nam, że dynamika będzie duża. Rzeszów jest to 3%. Rzeszów jest takim przypadkiem, gdzie jest dodatkowa specyfika. Mówię teraz o przewozach pasażerskich. Natomiast, Rzeszów jako port ma bardzo duży potencjał cargo. Nie patrzmy na porty lotnicze pod względem przewozów pasażerskich, ale także pod względem ogólnego funkcjonowania. Rzeszów jest niedaleko doliny lotniczej i przemysłu, stąd ma bardzo duży potencjał cargo. Najgorsze wyniki, które zanotowaliśmy to: Łódź minus 16% i Zielona Góra minus 44%. Jest tylko jedno połączenie do Warszawy. W takim przypadku rzeczywiście takie lotnisko ma małe szanse, żeby było dochodowe. Łódź-Lublinek ze względu na bliskość Warszawy i tego, ile jest połączeń do Warszawy, to linie lotnicze na dzień dzisiejszy nie są zainteresowane tym, żeby aktywnie korzystać z lotniska i rozwijać operacje na lotnisku w Łodzi. Przynajmniej taką widzimy sytuację.

Jeżeli spojrzymy na wolumeny bezwzględne, to Kraków osiągnął prawie 5 mln pasażerów, Gdańsk 4 mln pasażerów, Katowice 3,2 mln pasażerów, Modlin prawie 3 mln, Wrocław 2,4 mln pasażerów, Poznań 1,7 mln pasażerów. Są to porty powyżej 1 mln. Porty, które wymieniłem są i będą trwale rentowne, a ich dynamika jest pozytywna. Natomiast, tu dochodzimy do tej granicy, gdzie porty muszą się rozwijać, bo na dzień dzisiejszy nie gwarantuje to, żeby były dochodowe w tym momencie, to jest Rzeszów – 700 tys. pasażerów. Jest blisko do tego 1 mln, ale to nie jest jeszcze tyle, aby zagwarantować zwrot i dochodowość tego portu. Jest także Szczecin – 500 tys., Bydgoszcz – 300 tys., Lublin – 400 tys., Łódź – 240 tys. i na końcu mamy te najnowsze lotniska: Olsztyn-Szymany, czyli 40 tys., Radom – 10 tys. oraz Zielona Góra – 10 tys. Mamy 15 portów lotniczych i jest po połowie. Połowa to porty o utrwalonej pozycji, przynoszące dochód, rozwijające się. Tam ten ruch ma dużą efektywność oraz te porty mają dużą efektywność. Natomiast, pozostałe 5 portów, to część z nich dopiero się rozwija, a część z nich dochodzi do tego poziomu 1 mln. Trudno w tym momencie oszacować w jakim tempie będzie następował rozwój. Na dzień dzisiejszy musimy zdawać sobie sprawę, że 7 z tych portów jest nierentownych. Tak to wygląda na dzień dzisiejszy, jeżeli chodzi o strukturę ruchu, dynamikę i rentowność.

Myślę, że tyle wstępu ogólnego i zarysu. Może jeszcze dodam, jeżeli chodzi o przewoźników, bo jest to ważne. Głównym przewoźnikiem, który kreuje ruch w tych portach jest linia Ryanair. Jest to linia niskokosztowa. W związku z tym, powinniśmy pamiętać, że linie Ryanair oraz Wizzair, czyli linie niskokosztowe jest to dwóch klientów, operatorów, którzy odpowiadają, że są te wzrosty. Myślę, że mogą oni powiedzieć, na ile przewidują dalsze wzrosty oraz zwiększenie swojej działalności w tych portach. Z tego, co się orientuję, a są przedstawiciele PLL LOT, to strategia LOT-u zakłada operacje lotnicze z portu w Warszawie, bez otwierania połączeń z portów lokalnych. Co prawda mamy teraz Tel-Awiw, ale są to pojedyncze połączenia. Z tego, co wiem, LOT nie zakłada tworzenia drugiego hub-u, tylko operowanie z Warszawy. Z punktu widzenia portów lokalnych to, co kreuje popyt, to przede wszystkim linie niskokosztowe oraz ruch krajowy, czyli loty pomiędzy Warszawą a portami krajowymi. Tutaj zdecydowanie numerem jeden jest LOT. Natomiast, na lotniskach: Wrocław, Gdańsk oraz Szczecin drugą linią, która oferuje połączenia jest Ryanair. Z informacji, które mamy na chwilę obecną, Ryanair na sezon letni nie przewiduje zwiększania częstotliwości na rejsach krajowych. Pozostanie na trzech połączeniach dziennie pomiędzy Gdańskiem i Wrocławiem. Były takie informacje, że może zwiększyć liczbę połączeń krajowych. Ryanair pozostaje na tym samym poziomie połączeń krajowych, natomiast na rynku jest przede wszystkim dominacja LOT-u. Na tym rynku obserwujemy wzrosty.

Oprócz latania za granicę mamy także wzrosty połączeń krajowych, co również jest ważne. Pomimo, że mamy Pendolino i połączenia kolejowe, to również jest grupa klientów, która cały czas lata samolotami i wybiera podróż samolotami pomiędzy różnymi regionami w Polsce. Dodatkowym czynnikiem jest to, że Ryanair oferuje bardzo niskie ceny biletów i powstaje nam tutaj czynnik ekonomiczny. Taniej jest polecieć samolotem, niż jakimkolwiek środkiem transportu dzięki ofercie, którą proponuje nam Ryanair. Jeżeli mówimy o cenie biletów rzędu 7 lub 19 zł w jedną stronę, to żaden inny środek transportu nie zaproponuje takiej ceny. Może tylko Polski Bus proponuje bilety za 1 zł. Połączenia w obrębie kraju, czyli pomiędzy portami regionalnymi, a Warszawą też mają duży potencjał i pasażerowie chcą z tego korzystać. Tyle słów wstępu. Jeżeli macie państwo pytania, to chętnie odpowiemy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Na pewno będą pytania. Panie ministrze, czy z pana zespołu jeszcze ktoś zabierze głos?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Myślę, że w trakcie dyskusji, odpowiadając na pytania będzie najlepiej i najsprawniej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jak państwo słyszeli możemy dopytywać się pana ministra i przedstawicieli rządu oraz agencji, jeżeli chodzi o funkcjonowanie lotnictwa cywilnego w Polsce. Chciałem dodać odwagi i poprosić o zadawanie pytań, żebyśmy dobrze spożytkowali czas. Widzę zgłaszającą się panią poseł Kaczorowską. Bardzo proszę.

Poseł Alicja Kaczorowska (PiS):

Alicja Kaczorowska – Klub Prawo i Sprawiedliwość. Mam pytanie do pana ministra, czy zakładana jest budowa nowego portu lotniczego? Słyszałam o takich propozycjach. Lokalizacja miałaby być pomiędzy Łodzią, a Warszawą?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie otwierające część dyskusji. Proszę, aby przedstawiciel rządu poświęcił kilka podstawowych słów decyzji Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie Centralnego Portu Lotniczego. Temat rozwoju lotnictwa cywilnego opiera się czasowo na latach 2014-2020. Tu jest zawarty komentarz do portów regionalnych w tym dokumencie. Myślę, że z podstawowego punktu widzenia decyzja jest istotna i rezonuje ona na cały rynek. Warto podać kilka podstawowych informacji jako uzupełnienie tego

wprowadzenia. Myślę, że będzie to z korzyścią dla wszystkich pań i panów posłów, osób towarzyszących oraz gości na dzisiejszym posiedzeniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeżeli nie byłoby sprzeciwu, to proponowałbym jedno pytanie poseł, drugie pytanie przedstawiciel portów lotniczych, czy też regionalnych portów lotniczych. Jeżeli państwo życzylibyście sobie, to bardzo proszę. Pan poseł Żmijan. Dobrze. Przepraszam, pan poseł Zasada zgłaszał się wcześniej.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jedna uwaga dotycząca tego dokumentu. Port lotniczy mi bliski, bo jestem z Zielonej Góry. Natomiast, mam wrażenie, że informacja, która jest zawarta w dokumencie nie jest precyzyjna. Napisano: „natomiast największy spadek liczby pasażerów można zauważyć w Porcie Lotniczym Zielona Góra – aż o blisko 40% mniej niż w 2015 r. Słabsze wyniki lotniska w Zielonej Górze wynikały z faktu, że w trzecim kwartale 2015 r. lotnisko przejęło pasażerów z lotniska w Poznaniu". Mam wrażenie, że w związku z tym, miało dodatkowych pasażerów i ten wolumen powinien być… Dobrze, przejęło pasażerów w 2015 r. i 2015 r. miało mniejszą liczbę pasażerów?

Głos z sali:

W 2016 r.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Dobrze, w 2016 r. Dziękuję bardzo. To tytułem informacji. Teraz mam kilka pytań. Pierwsze pytanie dotyczy braku w dokumencie, który otrzymaliśmy, zestawienia przewoźników. W trakcie wypowiedzi usłyszałem, że dzisiaj rynek lotniczy w większości opiera się na dwóch *lowcostowych* przewoźnikach, czyli Ryanair i Wizzair. Chciałbym wiedzieć, jak to wygląda dokładnie w cyfrach. Czy nie jest tak, że połowa polskiego rynku lotniczego opiera się na tanim przewoźniku Ryanair? Biznes lotniczy jest biznesem, jak każdy inny. Mówienie o misji lotnictwa mija się z podstawowymi zasadami ekonomii. Ryanair lata tam, gdzie mu się opłaca. Chciałbym wiedzieć i na przyszłość chciałbym w takim dokumencie znaleźć, ile dostaje dopłaty do swoich połączeń? Rozumiem, że jeżeli bilety są za 9, czy 15 zł, to jest rachunek ekonomiczny i mnożąc liczbę osób w samolocie, to takie połączenie nie opłaca się. Jest to konkurencyjne z połączeniami kolejowymi, które nie są w stanie od gospodarzy województw, poszczególnych miast lub marszałków uzyskać dopłat. To jest jedna uwaga.

Druga dotyczy wspomnianych informacji dotyczących przewozów cargo. Nie ma tego w dokumencie, ale pan przed chwilą o tym wspomniał. Chciałbym się dowiedzieć, czy jest strategia budowy lub rozbudowy któregoś z lotnisk? Na przykład chodzi o lotnisko w Katowicach. Pytanie jest w kontekście budowy Centralnego Portu Lotniczego dla cargo. Dzisiaj wolumen całego obrotu towarowego wszystkich lotnisk w Polsce mocno zaokrąglając to 100 tys. ton rocznie. Jest to siedem razy mniej, niż w Lipsku i dwadzieścia razy mniej, niż we Frankfurcie. Stąd pytanie, czy jest strategia tego typu działalności lotniczej? To tyle. Później jeszcze ewentualnie zabiorę głos. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na wstępie dwie uwagi techniczne. Pytanie do pana ministra. Pan minister podpisał materiał informacyjny skierowany do Komisji. Tak naprawdę z tego materiału nie wynika, kto go przygotował. Jest to poważny dokument i dobrze byłoby, aby był syngowany przez tych, którzy to przygotowali. To jedna uwaga. Druga uwaga techniczna. Czy w posiedzeniu uczestniczy dyrektor Departamentu Lotnictwa resortu?

Kilka kwestii ogólnych. Oczywiście materiał jest dobrą podstawą do dyskusji, która, mam nadzieję, będzie się toczyć na dzisiejszym posiedzeniu i nie tylko. Nie mam wątpliwości, że infrastruktura transportu lotniczego w Polsce, w szczególności w ostatnich latach, dokonała jakościowego skoku. Impulsem nadającym tempo były mistrzostwa

Europy w piłce nożnej. To wtedy zmodernizowaliśmy port centralny, ale i wszystkie porty regionalne. Oczywiście wybudowaliśmy też nowy port w Lublinie. Dzisiaj realizując informacje przedłożone Komisji nie sposób nie odnieść się do tego, co miało miejsce w ostatnich tygodniach w Polsce. Mianowicie, chodzi o posiedzenie Komitetu Stałego Rady Ministrów i decyzja rekomendująca budowę Centralnego Portu Lotniczego. Moje pytanie jest takie. W oparciu o jakie materiały, jaki dokument, czym zajmował się komitet stały? Co to był za dokument? Kto go przygotował? Który resort był wiodącym, jeżeli chodzi o przygotowania i analizy? Niewątpliwie Komitet Stały Rady Ministrów podejmował decyzję rekomendującą w oparciu o takie materiały. Jakie przesłanki zadecydowały o takiej decyzji? Wystarczy tylko odnieść informacje przedłożone tutaj z realiami na rynkach światowych, jeżeli chodzi o lotnictwo cywilne, żeby poddawać w wątpliwość kierunek działania.

Informacja z dzisiejszego dnia. W najlepszych latach rozwoju transportu lotniczego, jeszcze przed zjawiskami terroryzmu, włoskie linie przewoziły niewiele ponad 30 mln. Dzisiaj grozi im upadłość, bo przewożą 20 mln. Informacja wyraźnie wskazuje, że jesteśmy w stanie obsłużyć ponad 40 mln pasażerów. W 2016 r. obsłużyliśmy niewiele ponad 30 mln. W związku z tym, pytanie jest zasadnicze. Panie ministrze, powiedziałem kilka zdań więcej i podzielam wniosek pana przewodniczącego Polaczka o wypowiedź w tej sprawie i stanowisko. Są to połączone ze sobą sprawy o bardzo dużym znaczeniu. Nie chcę rozwijać o to, w oparciu o jakie nakłady i jakimi środkami chcemy wybudować Centralny Port Lotniczy. Weźmy pod uwagę, że środki pomocowe na ten cel absolutnie, ze 100% pewnością, nie będą pochodziły z Unii Europejskiej. Mam powody do stwierdzenia, że mamy poważne problemy z realizacją programów: drogowego i kolejowego, to w takim układzie, skąd środki finansowe na tak potężną inwestycję, jakim byłby Centralny Port Lotniczy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy na tym etapie jakieś odpowiedzi? Czy możemy jeszcze zadawać pytania?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Może spróbujemy zacząć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Może po kolei. Pierwsze pytanie, czy zakładana jest budowa nowego portu lotniczego? Pytanie pani poseł Kaczorowskiej. Powtórzę to, co przewijało się w późniejszych pytaniach. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów podjął decyzję o rekomendowaniu Radzie Ministrów uchwały, która będzie decydująca, a praca na temat budowy Centralnego Portu Lotniczego, a w zasadzie używana jest nazwa Centralny Port Komunikacyjny, będzie rozpoczęta. Jest to jednoznaczna odpowiedź na to pytanie.

Drugie pytanie dotyczyło tła i motywacji decyzji o budowie Centralnego Portu Lotniczego. To przewijało się w ostatnim pytaniu pana posła Żmijana. Może łącznie opowiem o okolicznościach, jak również motywacjach, dokumentach, które do tego doprowadziły. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, o tym, że jest analizowana potrzeba budowy nowego portu lotniczego, umownie i publicystycznie nazywanego Centralnym Portem Lotniczym, to pierwsze dyskusje na ten temat rozpoczęły się na początku XXI. Pierwsze opracowanie powstało w 2006 r. Było to opracowanie, które dotyczyło samej potrzeby, ale były wskazywane także lokalizacje takiego portu. Potem były jeszcze 2 duże opracowania. Ostatnie opracowanie to był 2010 r., które również podjęło tę sprawę. Było to opracowanie, którego autorem było PricewaterhouseCoopers. Były wskazywane również lokalizacje, bodajże były to trzy miejsca. Sytuacja od 2010 r. zmieniła się. Przybyły nowe lotniska. Istotną zmianą na rynku lotniczym było uruchomienie portu w Modlinie.

Padło stwierdzenie, że polskie lotniska są w stanie obsłużyć 40 mln pasażerów. To prawda. Ruch lotniczy w Polsce koncentruje się wokół Warszawy i mówiąc szerzej

Mazowsza. Kluczowym miejscem, o którym musimy rozmawiać i zastanawiać się nad ich rozwojem to są dwa porty, czyli im. Chopina i port w Modlinie.

Są dwie koncepcje, które funkcjonują nie od wczoraj, nie od przedwczoraj i miały rozwiązać problem wzrastającego zapotrzebowania na obsługę wzrastającego ruchu lotniczego. Jedna koncepcja to budowa Centralnego Portu Lotniczego, a druga to rozbudowa lotniska Chopina w Warszawie i lotniska w Modlinie, jak również silniejsza lub słabsza integracja tych lotnisk. Mamy tutaj różnicę własnościową, bo lotnisko Chopina jest całkowicie własnością Skarbu Państwa, natomiast lotnisko w Modlinie jest własnością Agencji Mienia Wojskowego, Polskich Portów Lotniczych i dwóch samorządów: mazowieckiego i Nowego Dworu Mazowieckiego. Może na temat Modlina parę słów później.

Szanowni państwo, decyzja o rozbudowie już istniejących dwóch lotnisk i budowie nowego lotniska, to każda z tych koncepcji miała swoich zwolenników i przeciwników. Na każdy z tych wariantów są argumenty za i przeciw. To nie jest nic niezwykłego, co musiałoby wzbudzać nasze zaniepokojenie. Po prostu podejmowanie decyzji na taką skalę, przy różnych możliwościach rozwiązania problemu, to jest coś normalnego. Zatem, decyzja odnośnie Centralnego Portu Lotniczego jest bliska ostatecznego podjęcia, to wynika z ekspertyz, wskazówek i wcześniejszych analiz oraz opracowań. One są wszystkie dostępne. Tutaj nie ma analiz, które nie są dostępne. Wynika to również z decyzji, którą musiał podjąć w tym kierunku rząd. Musiał odpowiedzieć, w jakim kierunku chce zapewnić funkcjonowanie polskiego lotnictwa. Jednym z argumentów, bardzo istotnym, który przeważył za budową Centralnego Portu Lotniczego, czy też Centralnego Portu Komunikacyjnego, to fakt, że kluczowy w zapewnieniu komunikacji lotniczej polski port im. Chopina w Warszawie jest blisko wyczerpania swojej przepustowości.

Tutaj też są różne zdania. Razem z panem dyrektorem podjęliśmy działania, aby zwiększyć przepustowość w ramach istniejącego stanu infrastruktury, możliwości przyrodniczych, hałasowych. Bariera jest blisko i nie jest wiadomo, czy wszystkie działania, o których mówimy będziemy w stanie wprowadzić. Niektórzy eksperci twierdzą, że przepustowość lotniska im. Chopina to ok. 20 mln pasażerów. To byłoby bardzo trudne do osiągnięcia. To wiązałoby się z wieloma czynnikami, decyzjami i tak naprawdę trudną polityką, którą musiałoby prowadzić lotnisko im. Chopina w stosunku do przewoźników. To nie zawsze mogłoby się udać.

Argumenty są za i przeciw, ale ktoś musiał rozstrzygnąć tę sprawę. Rząd jeszcze ostatecznie nie podjął decyzji, tylko Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Biorąc pod uwagę to, że nowe lotnisko będzie mogło działać bez różnorodnych ograniczeń na rynku, będzie lotniskiem nie tylko dla Polski, ale przy dobrej pracy, stanie się jednym z wiodących lotnisk w Europie Środkowej. Są takie szanse. Polska ma dobre położenie i dysponuje strumieniem pasażerów. W Polsce lotnisko może obsługiwać ruch wewnątrz Europy, ale także ruch dalekosiężny do Azji i Ameryki. To były główne argumenty, które powodują, że taka decyzja jest wypracowana.

Następne pytanie dotyczyło braku zestawienia przewoźników. Więcej na ten temat będzie mógł powiedzieć pan prezes Samson. Dysponuje on danymi, o podziale rynku lotniczego w Polsce. Jak odpowiem na kilka pytań, to pan prezes przedstawi informacje.

Szanowni państwo, kolejne pytanie dotyczyło zaangażowania samorządów lokalnych, które są właścicielami lotnisk, gdzie są: Ryanair i inne linie niskokosztowe. Jest to trudna sprawa do rozstrzygnięcia. Regionalne lotniska były budowane przy wsparciu Unii Europejskiej. Programy przewidywały, że każde lotnisko musi osiągać pewne wskaźniki rozwoju, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów. To był główny wskaźnik, który rozlicza skuteczność, efektywność dotacji, które zostały przekazane przez Unię Europejską. To nie jest żadną tajemnicą. Przewoźnicy niskokosztowi są w stanie zapewnić wzrost liczby pasażerów. Dysponują takimi możliwościami. Negocjacje, które odbywają się z poszczególnymi portami regionalnymi, a przewoźnikami są dla portów bardzo trudne. Oczywiście warunki, które dyktują przewoźnicy są wymagające dla lotnisk. Tym samym w różny sposób domagają się wsparcia dla swojej działalności lotniczej. Nie wnikam w to, bo poszczególne regionalne porty muszą samodzielnie rozstrzygać, w jaki sposób regulują relacje ze swoimi klientami, czy dostawcami, bo z różnych stron można na to patrzeć.

Kolejne pytanie dotyczące przewozów cargo. Rzeczywiście, w Polsce w porównaniu do innych krajów jest wyjątkowo mało towarów przewożonych drogą lotniczą. Wynika to ze słabości infrastruktury wokół lotnisk, czyli możliwości dostarczania i wywożenia towarów koleją. Brak jest dobrych dróg. Generalnie lotniska w Polsce nie są właściwie skomunikowane z systemami komunikacyjnymi swoich miast. Jest to generalna uwaga i są od tego wyjątki. Można pokazać takie, czy inne dobre przykłady. Mówię o generalnej ocenie. To wynika z faktu, że dynamiczny rozwój lotnisk regionalnych w ostatnich latach, który jest pozytywny nie pociągnął za sobą dostosowania infrastruktury komunikacyjnej pozostałych rodzajów komunikacji do lotnisk. Trzeba też powiedzieć, że Centralny Port Komunikacyjny ma być szansą, która ma stworzyć warunki dla przewozów cargo, aby były one bardziej wykorzystywane w Polsce. Nowe lotnisko musi być doskonale skomunikowane drogami, autostradami, jak i koleją. Będzie możliwe wykorzystanie tego jako punktu przeładunku cargo. Będzie to niewątpliwie ważną częścią działalności nowego portu.

Jeżeli chodzi o pytanie, kto przygotował materiały, to przygotował to Departament Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Materiały, które przedstawiał pan prezes Samson powstały w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Na posiedzeniu obecny jest zastępca dyrektora Departamentu Lotnictwa pan Marcin Zimny.

Jeszcze finansowanie. Szanowni państwo, do tego zostały zobligowane dwa ministerstwa. Jest to Ministerstwo Rozwoju oraz Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Zostały zobowiązane do przygotowania projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie powołania decyzji na temat prac związanych budową Centralnego Portu Komunikacyjnego. Uchwała, jeżeli zostanie podjęta, to na pewno będzie odnosiła się do sprawy finansowania tej inwestycji. Dzisiaj nie mam możliwości mówić o finansowaniu w sposób szczegółowy. Pewnie państwo tego oczekują. Nic nie mogę więcej powiedzieć. Decyzja jest podejmowana w pełni świadomie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jakie ministerstwa?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Ministerstwo Rozwoju oraz Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Jesteśmy w pełni świadomi co do kosztów tego przedsięwzięcia. Szacunki są różne od 20 do 30 mld zł. Będzie to zależało od lokalizacji, stopnia skomunikowania i szeregu czynników, których dzisiaj nie znamy. Mówiąc o tym przedsięwzięciu zdajemy sobie sprawę z tego, że budowa gigantycznej inwestycji to horyzont 10 lub jak niektórzy eksperci twierdzą nawet 15 lat. Zatem mamy do czynienia z przedsięwzięciem wieloletnim. Główne nakłady, które trzeba będzie ponieść w samym procesie realizacyjnym budowy to na pewno nie wcześniej niż za 4 lub 5 lat. Zatem mamy czas, aby przygotować się do sposobu sfinansowania tej inwestycji i aby potem było zapewnione finansowanie tej inwestycji, żeby z tego powodu inwestycja nie miała przeszkód w realizacji. Jeżeli można, to prosiłbym pana prezesa Piotra Samsona, aby przedstawił sytuację, jeżeli chodzi o podział rynku pomiędzy przewoźników.

Prezes ULC Piotr Samson:

Jeżeli można, to chciałbym uzupełnić informację na temat przewoźników. Podstawowa rzecz to podział pomiędzy ogólną strukturą przewozów w Polsce. 53% to przewozy wykonywane przez linie niskokosztowe, czyli linie takie jak Ryanair i Wizzair. 37% to przewozy wykonywane przez linie sieciowe, czyli takie linie, które operują w układzie *hub and spoke* z angielskiego, czyli sieci opartych na lotniskach typu hub. Jest to LOT, Lufthansa, British Airways i tego typu połączenia. 10% są to linie czarterowe. Co ważne wśród linii niskokosztowych nie mamy żadnej polskiej linii. Wśród linii sieciowych mamy Polskie Linie Lotnicze LOT, które są główną podstawą wolumenu. Wśród linii czarterowych mamy polską, prywatną linię Enter Air, która jest liderem na rynku przewozów czarterowych w Polsce. Jeżeli zagłębimy się dalej w rynek przewozów regularnych, które nie są czarterowe. Mówię jak wygląda rozbicie w układzie linie nisko-kosztowe i linie sieciowe. Jest to blisko 90% rynku. Mamy taki podział, że Ryanair to 30% wolumenu, LOT jest na drugiej pozycji – 22% i Wizzair na trzeciej pozycji – 21%, następnie Lufthansa

to 6% i potem mamy już podział na mniejszych przewoźników typu: British Airways, Air France, Aerofłot itd. Widzimy zatem, że mamy skupienie rynku między 70-80% wśród trzech przewoźników. Jest to Ryanair, LOT i Wizzair. Ważna jest specyfika tych przewoźników, bo dwóch z nich, czyli Ryanair i Wizzair operują w modelu *point to point*. Jest to bardzo ważne, bo model *point to point* z angielskiego, z punktu do punktu, zakłada połączenia bez użycia portu przesiadkowego. Są to połączenia bezpośrednie i to jest model, który bardzo faworyzuje porty regionalne. Dla tych przewoźników porty regionalne są podstawą. Ci przewoźnicy mówią, że w ich strategii jest połączenie mniejszych lotnisk między sobą bezpośrednimi połączeniami.

W przypadku Polskich Linii Lotniczych LOT sytuacja jest odmienna. Model Polskich Linii Lotniczych LOT zakłada model przewoźnika sieciowego, czyli takiego, gdzie mamy punkt przesiadkowy w jakimś głównym miejscu. Na chwilę obecną jest to Warszawa-Okęcie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, bardzo proszę o uwagę.

Prezes ULC Piotr Samson:

Teraz jest ważny element, który polega na tym, że obserwując historię i Polskie Linie Lotnicze LOT, które ostatnio przechodziły przez proces reprywatyzacji, to nikt nie zakładał i nie spodziewał się bardzo dynamicznego wzrostu. Decyzja o Centralnym Porcie Komunikacyjnym związana jest z dodatkowymi elementami. Jednym z nich jest bardzo dynamiczny wzrost Polskich Linii Lotniczych LOT, który do tej pory w historii nie miał miejsca. Mamy na świecie przypadki kilku przewoźników i kilku krajów, gdzie taka decyzja była podjęta na poziomie państwowym. Nie tylko na poziomie przewoźnika, ale także przy decyzji państwowej i wsparciu przewoźnika, gdzie nastąpił gigantyczny i bardzo dynamiczny wzrost. Jednym z takich przykładów jest Turkish Airlines i Turcja. Decyzja narodowego przewoźnika wspieranego przez państwo spowodowała ogromny wzrost.

Nie chciałbym zabierać głosu kolegom z LOT-u, ale myślę, że filozofia LOT-u jest bardzo zbliżona. Ta filozofia tak samo, jak w przypadku Turkish Airlines nie zakłada tego, że będziemy opierać się na 6-8% wzroście ruchu z Polski i do Polski, tylko na przejęciu ruchu tranzytowego. Ze względu na położenie Polski pomiędzy Europą a Azją, to mamy bardzo dobre połączenie na wschodniej granicy Europy. Daje nam to możliwość optymalnych możliwości tranzytowych pomiędzy portem leżącym na terenie Polski i założenie jest takie, że Polskie Linie Lotnicze LOT będą w stanie obsłużyć ruch wykorzystując sytuację geograficzną Polski. Do tego potrzebne jest nam duże lotnisko. Na chwilę obecną na lotnisku Okęcie nie mamy możliwości, aby móc zagregować tak dużą modyfikację, zmianę ruchu. Bazując na danych historycznych jest to ciężkie do wyobrażenia, że z LOT-u powstanie gracz na skalę europejską, ale bazując na tym, co działo się w innych krajach Europy, to jest możliwe. To jest ten aspekt związany ze strategią LOT-u, który jest bardzo ważny.

Nie zmienia to faktu, że dwaj kolejni przewoźnicy, czyli Ryanair i Wizzair mają odmienną strategię. Mówią nam, że nie chcą latać z wielkiego lotniska, czyli portu centralnego, tylko wolą latać z mniejszych portów. Wygląda na to, że sytuacja na rynku, jak jest to w innych krajach, może pójść w takim kierunku, że będziemy mieć dwa segmenty, które mogą wspólnie ze sobą działać. Są to linie niskokosztowe operujące z portów regionalnych w połączeniach *point to point* i duża linia sieciowa, która operuje z portu centralnego, a nie obsługuje tylko i wyłącznie rynku polskiego, czyli Polaków wylatujących z Polski, czy też osoby przylatujące do Polski, ale cały ruch z Europy Zachodniej, Francji, Hiszpanii, Anglii lecący w kierunku Azji oraz drugi przepływ ruchu z Europy Wschodniej, czyli Bałkany, Ukraina w kierunku Ameryki. To jest drugi przepływ ruchu, w którym pozycja geograficzna Polski daje nam przewagę, że położenie Warszawy jest w optymalnym punkcie biorąc pod uwagę pasażerów latających z krajów bałkańskich do Ameryki. Na razie żaden port na Bałkanach i żadna linia na Bałkanach nie ma takiego potencjału. LOT może osiągnąć tę pozycję. To są jeszcze dodatkowe informacje.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli można, to skieruję pytanie na kanwie tego, co mówili: pan minister i panowie prezesi. Czy Polska powinna mieć strategię rozwoju lotnictwa cywilnego? Czy lepiej, aby nie mieć strategii? Strategią jest, aby nie mieć spisanej strategii? Nie wiemy, co jest lepsze. Prosiłbym o odpowiedź na pytanie, co do strategii. Dynamika rozwoju jest różna w różnych obszarach kuli ziemskiej. Jak to wygląda w Europie i na świecie względem Polski? Czy nasze standardy lotnictwa cywilnego odpowiadają standardom światowym? Czy jesteśmy konkurencyjni względem tych najlepszych? Kolejne pytanie. Jak robiłem kwerendę dotyczącą strategii rozwoju polskich lotnisk, to widziałem zarzuty Najwyższej Izby Kontroli do samego procesu legislacyjnego w Sejmie. To jest uwaga skierowana do nas, że mamy nienajlepsze prawo lotnicze. Wobec tego, chciałbym usłyszeć od tych, którzy na co dzień korzystają z praktyki prawa lotniczego, co możemy poprawić w prawie lotniczym, żebyście pracowali państwo w lepszym oprzyrządowaniu prawnym. To tak przy okazji państwa wypowiedzi. Słyszę następnych państwa zgłaszających się. Pan poseł Król zgłaszał się wcześniej.

Poseł Piotr Król (PiS):

Chciałbym zweryfikować informację i czy prawdą jest, że Urząd Lotnictwa Cywilnego projektuje w tej chwili nowe przepisy, które podnoszą koszty funkcjonowania portów regionalnych? Myślę, że jest to kwestia, która bezpośrednio wszystkich bardziej lub mniej dotyczy. Mam na myśli obowiązek tworzenia stałej opieki medycznej na lotniskach. Wiem, że w przypadku niektórych portów regionalnych, to kwota mogłaby rocznie wynosić ponad 1 mln zł. Wydaje się to dość znaczące obciążenie właściwie dla każdego portu lotniczego w Polsce. Jeżeli jest to prawda, to czy te przepisy wynikają z jakichkolwiek przepisów unijnych? Mówiliśmy o relacjach pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu. Jeżeli chodzi o cenę biletu, to wydaje się, że ani przewoźnicy drogowi, ani kolejowi nie spełniają takich obowiązków. To zaburzenie pomiędzy gałęziami transportu uległoby jeszcze dalszemu wypaczeniu. Chciałbym upewnić się, że ta informacja jest nieprawdziwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Chciałem poinformować, że w dalszej kolejności zapisali się do głosu pan poseł Misiło, i teraz udzielę mu głosu, potem pan poseł Grabarczyk, pan poseł Polaczek i pani poseł Anna Paluch. W takiej kolejności będę udzielał głosu, chyba, że będą pierwsze zgłoszenia z portów lotniczych, to bardzo chętnie udzielę w pierwszej kolejności głosu. Pan poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, jestem przekonany, że państwo na pewno mają strategię. Nie wydaje mi się, aby brak strategii był dobrą strategią. W tym kontekście chciałem zapytać się. W strategii, którą państwo opracowują lub opracowali, która dotyczy budowy nowego portu lotniczego, jaką państwo zakładają docelową przepustowość w tym porcie? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Przy 13 mln pasażerów obsłużonych na lotnisku Okęcie, to chciałem zapytać się o próg rentowności. Czy on wynosi 7, 9 lub może 11 mln? Chciałem się zapytać, jak państwo zakładają odpływ pasażerów z Okęcia po otworzeniu centralnego lotniska, czy też myślą państwo, że nie będzie odpływu i przybędą tylko nowi pasażerowie do nowego lotniska?

Kolejne pytanie. Chciałem się bardzo zapytać, w którym roku działalności zakładają państwo osiągnięcie rentowności operacyjnej? Czy w swojej analizie, strategii zakładają państwo, że ten port kiedykolwiek się zwróci? To nie jest pytanie retoryczne, bo rozumiem, że można prowadzić politykę państwa w różny sposób, jak np. Koreańczycy lub Japończycy. Można też myśleć o budowie statków, jak w Szczecinie, których rentowność jest wtórna. W jakim horyzoncie czasowym zakładają państwo, że port się zwróci? Ile rocznie musi obsłużyć pasażerów, aby osiągnąć rentowność operacyjną? Jak państwo oceniają szanse dalszego rozwoju i w ogóle rozwoju portów w poszczególnych miastach? Z tego co widzę, z analizy są one *de facto* nierentowne. Czy państwo zakładają, że po otwarciu nowego portu lotniczego kondycja portów regionalnych poprawi się?

Czy wręcz przeciwnie, zmniejszy się? Fundamentalne pytanie do LOT-u i do ministerstwa. Czy państwo mają skorelowaną strategię rozwoju LOT-u z otwarciem lotniska? W jakim kierunku ma to zmierzać? Mamy bardzo dobry przykład Turkish Airlines. Czytałem o ich rozwoju od samego początku. Pamiętam, że nawet chcieli przejmować LOT w jakiejś konfiguracji. Czy państwo chcą iść w tę stronę i zostać światowym graczem? Jeśli tak, to w jakiej perspektywie czasu, ile planują państwo zainwestować w rozwój floty? Rozumiem, że przy obecnym rozwoju floty i nowym lotnisku nie bardzo możliwe jest funkcjonowanie. Jest to bardzo ważne pytanie.

Wszystko to trzeba jakoś sfinansować. Te 40 mld zł plus nowa flota, która będzie kosztować kilka miliardów to są bardzo potężne wydatki natury ekonomicznej, czy w przewidywalnej perspektywie czasu, jakimś horyzoncie czasowym będzie mogło się to zwrócić? Proszę pamiętać, że to nie jest tak, że te wzrosty będą rok do roku, przez 30 lat zawsze takie same. Oczywiście łatwo jest wydać publiczne pieniądze. Optymizm jest bardzo ważną rzeczą, ale zachęcałbym do realizmu, bo jeżeli można powiększyć lotnisko im. Chopina do 20 mln, to zróbmy wszystko, aby można było to zrobić. Jeśli słyszę, że można też do 24, to postarajmy się. Chodzi o to, że jeśli mamy zaplanować nowy port lotniczy, to jest to $^1/_{10}$ budżetu Polski w roku. Jest to absolutnie poważna, fundamentalna inwestycja. Chciałbym wiedzieć, co państwo w ministerstwie o tym myślicie i czy wszystkie cyferki są dobrze policzone, czy też mamy jednak do czynienia z pewnego rodzaju megalomanią? Chciałbym wierzyć, że tak nie jest. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Dzisiaj mówimy o lotniskach regionalnych i perspektywach rozwoju. Myślę, że z punktu widzenia regionalnych portów lotniczych ważna jest decyzja o budowie nowego Centralnego Portu Lotniczego. Pokazuje to także wzmianka w bardzo lakonicznym materiale. Myślę, że on nie spełnia naszych oczekiwań, ale jest ta informacja. Łączne nakłady do 2015 r. na lotniska wyniosły 5,8 mld, z czego, o czym już tu nie mamy wzmianki, a ponad połowa tej wartości to nakłady na porty regionalne. Pytanie, czy porty regionalne nadal mają inwestować? Czy decyzja o budowie Centralnego Portu Lotniczego była podejmowana w uzgodnieniach z portami regionalnymi? To jest pytanie zarówno do rządu, jak i do państwa, czyli przedstawicieli zarządów regionalnych portów lotniczych. Czy decyzja była z wami konsultowana? Czy w związku z tym, już dzisiaj będziecie zmieniali swoją politykę związaną z planowanymi inwestycjami? Decyzja o budowie Centralnego Portu Lotniczego, w mojej ocenie, podejmowana jest w samą porę. Za chwilę może być za późno, ale musi być podejmowana zgodnie z pewnymi regułami, z zasadami sztuki. Sądzę, że powinna być uzgodniona z całym światem lotnictwa cywilnego. Nie powinna być podejmowana *ad hoc*, bez możliwości przedstawienia swojej opinii przez porty regionalne, a także przez udziałowców w tych portach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panu ministrowi. Proszę państwa, chciałem przywitać obecną na sali bardzo ważną stronę związkową, która przysłuchuje się naszej dyskusji i też zachęcam do zabrania głosu. Oczywiście istnieje taka możliwość. Witam bardzo serdecznie. Bardzo proszę, pan minister Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Kilka pytań wyjściowych. Myślę, że są one pewnym konkretem w dyskusji na temat przyszłości w najbliższych latach portów regionalnych i ich perspektyw, choćby na podstawie tego dokumentu, który dostaliśmy.

Po pierwsze, mam wstępną prośbę do pana ministra, żeby przedstawił wybrany wykaz dokumentów strategicznych Rady Ministrów i innych aktów odnoszących się do kwestii transportu, które wiązałyby się, jako konsekwencja, z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego i również wpływały na dokumenty poszczególnych lotnisk regionalnych. Myślę, że dla jednych są większe konsekwencje, a dla innych konsekwencje są zupełnie

innej natury. Pytanie jest istotne w świetle tego, co pan prezes i pan minister przedstawili. Kiedy można spodziewać się decyzji na poziomie Rady Ministrów w tej sprawie?

Po trzecie, gdyby pan minister wskazał rekomendację Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów dotyczącą lokalizacji tego portu. Jak rozumiem dyskusja toczy się od lat. Mówiąc precyzyjnie, na terenie jakiej gminy, gdzie będzie zlokalizowany CPL i czy wejdzie w obszar metropolitalny stolicy? Jest to konsekwencja podjęcia takiej decyzji na poziomie Rady Ministrów. Nie unikniemy później kontekstu wkomponowania decyzji w obszar prorozwojowy dla stolicy.

Ostatnie pytanie, czy w tym kontekście należy spodziewać się, również w najbliższych miesiącach, zmian korygujących krajowy program kolejowy na temat kolei dużych prędkości? Chodzi także o krajowy program drogowy, bo mogą one oddziaływać w budżetowej perspektywie unijnej na decyzję, która jest przed nami. Jak rozumiem jest zakładany jakiś harmonogram dla realizacji tego projektu. Korzystając z obecności szerokiej reprezentacji portów regionalnych oraz pana dyrektora portów lotniczych, to przypominam, że pierwsze opracowanie INECO-SENER, czyli firmy, która zrobiła wstępną analizę zagadnienia Centralnego Portu Komunikacyjnego, proponowała likwidację całkowitą ruchu na Okęciu. Także, dyplomatycznie mówiąc są to fundamentalne kwestie. Trzeba mieć na ten temat własny pogląd. Co innego propozycja z poziomu eksperckiego takiej, czy innej firmy, a co innego z poziomu państwa. Można zadać pytanie zupełnie innej natury. Gdzie za 15 lat będą lądowały delegacje państwowe, odwiedzające Polskę w ramach spotkań bilateralnych? Jest to pytanie zupełnie innej natury. Okęcie jest portem położonym integralnie w Warszawie i jest bardzo silnie skomunikowane z centrum. Ma to istotne znaczenie praktyczne. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Dyskusja wokół Centralnego Portu Komunikacyjnego rozgrzała posłów. Czy rozgrzała przedstawicieli portów regionalnych? Czy są jakieś pytania z państwa strony? Jest pierwszy odważny, ale wcześniej… Pani poseł, chcę udzielić pani głosu. Proszę zwrócić uwagę, że zaprosiliśmy dzisiaj na spotkanie przedstawicieli portów regionalnych i musimy wykazać jakąś gościnność, abyśmy nie dyskutowali wyłącznie we własnym gronie, tylko posłuchali także, co mają do powiedzenia przedstawiciele portów regionalnych. W tej chwili udzielam pani głosu.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałam zapytać o miejsce portów regionalnych w strategii rozwoju ruchu lotniczego w Polsce. Nie narzekałabym na te materiały za ostatnie 6 lat. Jest to analiza przepływu pasażerów, wzrostów i spadków oraz wyników finansowych. Jest to bardzo rzetelna analiza skuteczności działania portów regionalnych. Chcę zapytać o miejsce portów regionalnych w całej strategii rozwoju ruchu lotniczego. Jak widzimy, pobieżna analiza, że oprócz Warszawy mamy w Polsce główne miasta, czyli Kraków, Gdańsk, Katowice, Wrocław, to pokrywa się z tym, jakie są wyniki regionalnych portów lotniczych. Uszeregowałam sobie porty w kolejności przewozów pasażerskich. Na drugim miejscu jest Kraków, na trzecim Gdańsk, a na czwartym Katowice, na piątym miejscu jest Warszawa-Modlin, na szóstym Wrocław, a na siódmym Poznań-Ławica. Są tam przepływy pasażerów liczone w milionach, a nie w tysiącach. Jak to skorelować z wynikami finansowymi, to widzimy, że port w Łodzi im. Władysława Reymonta ma 204,5 mln strat za ostatnie 6 lat, port Warszawa-Modlin ma 11,5 mln strat za ostatnie 6 lat i port Radom-Sadków to 44 mln zł strat za ostatnie 6 lat.

Są to trzy porty w centralnej Polsce, które konkurują między sobą i wydzierają sobie pasażerów. Trzeba sobie zadać zdroworozsądkowe pytanie, jaki jest sens animować trzy porty w centrum Polski, które konkurują między sobą i jeden przez drugiego tłumią sobie szanse rozwojowe? Jaki sens dawania tam nakładów publicznych? Rozumiem, że jest możliwość dofinansowania budowy portów regionalnych. Podejrzewam, że z programów wdrażanych przez województwa można tam kierować jakieś środki.

Ponad 12 lat temu byłam małopolską radną i pamiętam początki rozbudowy portu Kraków-Balice. Województwo z programów operacyjnych budowało płytę postojową. Wtedy chyba nie było stać województwa na pas startowy, ale płyta postojowa była roz-

budowywana. Proszę państwa, myślę, że strategia ma znaczenie rozstrzygające. Trzeba analizować sensowność nakładów finansowych na porty regionalne. Jeżeli przez 6 lat jest ujemny wynik finansowy albo spadki pasażerów, to trzeba powiedzieć sobie, jaki jest sens pakowania tam pieniędzy.

Nie wydaje mi się w odniesieniu do moich przedmówców, aby budowa głównego portu była konkurencją dla portów regionalnych. One obsługują innych pasażerów. Takie porty, jak Szczecin, Rzeszów, te porty na krańcach Polski służą dla ruchów pasażerskich, dla tych, którzy pracują. My, posłowie też z tych portów korzystamy, bo każdy woli latać, niż jeździć, jeżeli te połączenia są dobre. Zupełnie inny strumień pasażerów będzie obsługiwał Centralny Port Lotniczy. Są to dwa światy, które mają ze sobą ograniczony kontakt, jeżeli w ogóle mają.

Proszę państwa, chciałam zapytać o planowane inwestycje. Czytam, że siedemset kilkadziesiąt milionów ma zostać zainwestowane w Krakowie. Bardzo mnie to cieszy. Pytam, kiedy w Krakowie będzie ILS? Pozwolę sobie na małą prywatę, ale podstawowym mankamentem, a mówię to z punktu widzenia pasażera, który raz jeździ koleją, a raz lata samolotami, to zimą z portu lotniczego w Krakowie nie da się latać. Była 30 lat temu piosenka „wejdą, nie wejdą", to teraz mamy inną śpiewkę „poleci, nie poleci". Jeżeli czeka się na lotnisku 2 godziny, jak na zmiłowanie boże, kiedy nie jest wiadomo, czy samolot poleci, bo w Krakowie mgła, to taka zawodność, to podstawowy powód dyskwalifikacji korzystania z połączeń lotniczych ze strony pasażera, który podejmuje zdroworozsądkowe decyzje. Mam pytanie, kiedy w Krakowie będzie ILS? Patrząc na potoki pasażerów i wzrost o 18%, pytam, kiedy inwestycja zostanie dokonana? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo pani poseł. Myślę, że możemy resort poprosić o odpowiedzi, a za chwilę stworzymy nową turę pytań z udziałem portów regionalnych i strony społecznej.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, część pytań jest natury szczegółowej i były adresowane do pana prezesa Piotra Samsona, to jeśli można, poproszę, aby pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson odpowiedział na pytanie odnośnie ewentualnej zmiany przepisów prawnych. Potem prosiłbym pana dyrektora polskich portów lotniczych i lotniska im. Chopina, pana Mariusza Szpikowskiego o odpowiedź na pytanie, które dotyczyło lotniska Chopina. Chodzi o rentowność i progi, które trzeba osiągnąć. W trzeciej kolejności poproszę pana prezesa Janusza Niedzielę odnośnie pytania pani poseł, kiedy w Krakowie będzie stosowne urządzenie. Zapewnię panią poseł, jak również miliony polskich pasażerów, że będzie to bez zbędnej zwłoki i będzie można korzystać z tego lotniska. Potem do części związanej z planowaniem strategii, to pozwolę sobie odpowiedzieć. Pani poseł dodałem: „i kilka milionów pasażerów".

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wszyscy to słyszeliśmy. Panie prezesie, proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Chciałbym poinformować, że Urząd Lotnictwa Cywilnego złożył do ministerstwa projekt nowelizacji prawa lotniczego. W nowelizacji, którą złożyliśmy nie ma zapisu dotyczącego kwestii związanych z odłożeniem rezerw na opiekę medyczną.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę pan prezes polskich portów lotniczych. To znaczy dyrektor naczelny pan Mariusz Szpikowski.

Dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Mariusz Szpikowski:

Panie ministrze, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, może odpowiem w kategorii lotniska Chopina, a później odniosę się do możliwości związanych z CPL. Jeżeli chodzi o lotnisko Chopina, to podam tylko kilka liczb. Mianowicie, ruch pasażerski w 2015 r. wyniósł 11,3 mln obsłużonych pasażerów. W 2016 r. było to 12,8 mln pasażerów. W 2017 r. planowane jest 14,1 mln pasażerów. W kolejnych latach, odnosząc się

do 2018 r. zakładamy, że przekroczymy 16 mln pasażerów. Ruch pasażerski, który planujemy obsłużyć jest ściśle skorelowany z prognozami naszego narodowego przewoźnika. Prognoza jest ściśle związana z programem pozyskania dodatkowych samolotów. Chyba nie zdradzę tajemnicy, bo ma być do 15, 16 sztuk dodatkowych samolotów typu Dreamliner w wersji 800 i 900 plus samoloty zasilające z serii 737. To jest bardzo istotna rzecz.

W kategorii przepustowości, to kiedyś mówiło się o przepustowości lotniska Chopina podając ją w przedziale 22, a może nawet 24 mln pasażerów rocznie. Niestety, ale jest to przepustowość teoretyczna z uwagi na fakt, iż ruch pasażerski nie rozkłada się równomiernie, ani w ciągu doby, ani nawet w ciągu tygodnia. Jeśli mówimy o absolutnej fali przylotów i odlotów, to absolutnym sufitem, który możemy osiągnąć na lotnisku Chopina według naszej najlepszej wiedzy przygotowanej w porozumieniu z PAŻP-em, to jest 48 operacji na godzinę i nie więcej, niż 650 operacji na dobę, z czego 50 operacji byłoby w porze nocnej. Lotnisko ze względów środowiskowych, hałasowych zamykane jest w porze nocnej.

Oczywiście droga dojścia do tej przepustowości jest jeszcze przed nami. Dlaczego? Dlatego, że widzimy po obsłużeniu 13 mln pasażerów, że mamy pewne ograniczenia, które ujawniają się na lotnisku. Jest to kilka ograniczeń i wąskich gardeł. Pierwsze ograniczenia infrastrukturalne są związane z możliwością rozwoju lotniska. Są również ograniczone możliwości rozwoju terminali, budowy dodatkowych płyt postojowych. Druga rzecz, która jest istotna, to przede wszystkim ograniczenia związane z obszarem ograniczonego użytkowania i normami hałasowymi. Jak państwo wiecie, lotnisko Chopina jest ograniczone gęstą zabudową miejską. Jakiekolwiek zmiany w tym zakresie spowodowałyby kolosalne koszty.

Do jakich wartości ruchu jesteśmy w stanie dojść? W tej chwili analizujemy to. Jest to różnica w stosunku do tego, co było robione w latach poprzednich na realnej, rzeczywistej siatce podawanej przez naszego narodowego przewoźnika, plus prognozach rozwoju pozostałych użytkowników lotniska. Tu pragnę podkreślić jedną podstawową różnicę. W odróżnieniu od ruchu *point to point*, jaki realizują przewoźnicy niskokosztowi, gdzie każda z operacji jest oderwaną od pozostałych na lotnisku, to ruch przesiadkowy jest specyficzny. Operacje samolotem szerokokadłubowym są ściśle powiązane, czy to jest start lub lądowanie, z siatką zasilającą, czyli z tymi samolotami mniejszymi, które zasilają taki samolot. To musi być ściśle skorelowane. Brak możliwości zapewnienia takiej obsługi wylotu lub możliwości powrotu o określonej godzinie w bardzo istotny sposób wpływa na rozwój siatki. To tyle o lotnisku Chopina.

Mamy oczywiście obok lotnisko Modlin, które również posiada możliwości rozbudowy przy pewnych nakładach. Mamy jeszcze Radom. To, co wspomniał pan minister w dyskusji o CPL-u, to oczywiście można korzystać z dwóch lotnisk i rozbudowywać trzecie, a może jak braknie to pobudować czwarte mniejsze. Pytanie jest zasadnicze. Po co są te inwestycje? Jeżeli powiemy, że inwestycje są po to, aby zapewnić przepustowość regionu i to jest cel sam w sobie, to oczywiście można by zgodzić się z tymi analizami. Będziemy wtedy dostawcą dla ruchu dla linii niskokosztowych, dla linii *point to point* oraz Warszawa stanie się dostawcą dla ruchu dowozowego do hub-ów ościennych. Jest to dość istotna rzecz. Oznacza to, że jeżeli LOT nie osiągnie pewnego poziomu rozwoju, to skazany jest na upadek. LOT musi się rozwijać i to skokowo. W tym scenariuszu bylibyśmy poza głównymi szlakami komunikacyjnymi w Europie. W scenariuszu z CPL-em i tak naprawdę po to budowany jest ten port, o czym powiedział pan minister, że jest to port budowany po raz pierwszy w ścisłym związku z siecią drogą, kolejową zasilającą go oraz z uwzględnieniem możliwości obsługi towarów. Jak zostało to słusznie zauważone towary w dużej mierze przejeżdżają przez Polskę tranzytem, a wszelkie korzyści w postaci centrów logistycznych, przeładunkowych są w krajach ościennych. Umiejscowienie takiego portu nie tylko w kategorii samej inwestycji, ale taki port również wiąże się z okołolotniskową strefą ekonomiczną przeznaczoną do działalności handlowej, gdzie powstają centra wystawiennicze, logistyczne, biznesowe i przynosi to określone korzyści ekonomiczne, biznesowe dla kraju. Chodzi o to, widząc po mapie świata, że korzyści ekonomiczne, biznesowe są tam, gdzie biegną główne szlaki komunikacyjne. Nie chcę, aby ktoś powiedział, że przekładamy ten przykład jeden do jednego, bo oczywiście musimy

patrzeć na potencjał kraju. Jednym, skrajnym przykładem umieszczenia na głównych szlakach komunikacyjnych jest Dubaj. Proszę zobaczyć co jest wokół, a mimo wszystko jakie powstało miasto i co się dzieje wokół. Tam biegną pewne, główne szlaki komunikacyjne. Polska posiada taki potencjał.

Mówiąc o pewnych perspektywach rozwojowych, to jak wspomniał pan prezes w 2016 r. w Polsce obsłużono łącznie 34 mln pasażerów. Do 2030 r. prognoza pokazuje, że przekroczymy ok. 60 mln pasażerów oczywiście przez porty regionalne i aglomerację warszawską w obecnym modelu działania. Czas budowy CPL-u szacowany jest na min. 10 lat. Odpowiedź pozyskamy w głębi i na drodze szczegółowych analiz. Czy to znaczy, że kiedy CPL zostanie uruchomiony będziemy mogli powiedzieć, że powinniśmy celować w 60 mln pasażerów, bo, jak ktoś kiedyś powiedział, zabierzemy cały ruch z portów regionalnych? Otóż nie. Proszę przyjrzeć się liczbie pasażerów obsłużonych w Amsterdamie, w stosunku do potencjału całego ruchu lotniczego w Holandii. Powstanie CPL-u samo w sobie spowoduje przekierowanie strumieni pasażerskich i cargo poprzez wykorzystanie naszego położenia geograficznego z portów ościennych. Potencjał ruchu pasażerskiego będzie zdecydowanie większy, niż potencjał wynikający ze zwiększenia częstotliwości podróży lotniczych Polaków.

Odpowiadając konkretnie na pytanie pana posła, to rozruchowa przepustowość CPL-u pojawi się, pod warunkiem, że będzie to dobrze skomunikowany port z kolejami, drogami, co pierwszy raz dzieje się w historii tego kraju. Do tej pory te segmenty rozpatrywano oddzielnie, jako niekomplementarne, które nie uzupełniają się. Przepustowość powinna wynosić ok 50 mln pasażerów. Port powinien mieć zagwarantowane możliwości rozbudowy, aby docelowo rozwinąć się nawet do 180 mln pasażerów, ale to powinno się wydarzyć w miarę możliwości i w miarę rozwoju ruchu, aby rozbudowa i zwiększanie przepustowości odbywały się w miarę rosnącego ruchu.

Jeżeli chodzi o wyniki finansowe, to oczywiście znając konkretny plan, harmonogram, będzie można nałożyć nakłady związane z koniecznością budowy CPL-u plus budowy całej sieci zasilającej, drogowej, kolejowej oraz wykorzystania potencjału zasilania kolejowego, głównie z Dalekiego Wschodu, co też istotne. Jeśli rozważymy korzyści ze strefy ekonomicznej, to powinniśmy powiedzieć, jakie będą nakłady i jaka będzie stopa zwrotu. Proszę nie traktować kwoty nawet 30 mld zł, jako liczby, którą wydaje się w ciągu roku. Liczba w postaci nakładów inwestycyjnych, nawet gdyby miała w całości obciążać budżet państwa, to będzie wykładana na przestrzeni lat. W tym samym czasie w strefie okołolotniskowej będą ponoszone konkretne inwestycje. Czy istnieje możliwość dotacji unijnych? Na budowę portu nie. Czy istnieje możliwość dotacji unijnych związanych ze środowiskiem, z intermodalnością? Na dzień dzisiejszy tak. Być może tu należy szukać perspektywy związanej z finansowaniem.

Jeżeli chodzi o możliwości zwrotu, to nie chciałbym się wypowiadać. Jest to kwestia szczebla rządowego. Za tym musi pójść pewna polityka inwestycyjna, socjalna, związana z tworzeniem klimatu inwestycyjnego dla kogoś, kto przyjdzie i będzie chciał inwestować w centra logistyczne, przeładunkowe. Myślę, że nie należy zakładać pesymistycznego wariantu. Te nakłady w kategorii zwrotu do Skarbu Państwa na pewno wrócą, nie tylko z samej działalności, rentowności i zysku portu, co podkreślam, ale również w kategorii tworzenia dodatkowych miejsc pracy z działalności okołolotniskowej. Jeśli przemnożymy jedno miejsce pracy na lotnisku na liczbę miejsc bezpośrednich dostawców, to możemy powiedzieć, że jeżeli założyłbym, że współczynnik wynosiłby „razy 10”, to byłbym bardzo ostrożny w tej wycenie. Za 2016 r. lotnisko Chopina wypracowało ok. 200 mln zł zysku. Proszę popatrzeć po dostawcach, firmach działających na lotnisku, wszystkich, którzy działają na rzecz lotniska i w strefie okołolotniskowej. Nie wiem, czy ktoś, kiedyś policzył te wartości i można je zwymiarować. Również na CPL należy patrzeć w tym kierunku.

Pytanie, czy można powiększyć i rozbudować lotnisko Chopina do 20 mln pasażerów? Analizujemy jakie są to wartości. Powiem, że wydaje się to być mało realne, jeśli nie będzie rozłożone inne pole przylotów i odlotów, a to jest też decyzja przewoźników. Wydaje się to być bardzo trudne.

Pytanie związane z portami regionalnymi. Proszę państwa, było pytanie o strategię. Pamiętam, kiedy uczestniczyliśmy jako strona społeczna. Odpowiadając na pytanie, nie

ma strategii. Nie było żadnych informacji na ten temat. Powstały porty lotnicze, które w tej chwili są dotowane i wspierane przez marszałków. Myślę, że w kategorii warunków komercyjnych należy spojrzeć nie tylko na dopłaty, które otrzymują linie *lowcostowe*, ale również na przewagę konkurencyjną, którą stworzyły sobie na rynku. Pytanie o zmianę charakteru struktury ruchu lotniczego, to zmiana charakteru operacji z bycia dawcą dla tych linii jest bardzo istotna. Myślę, że ten efekt musi zostać odniesiony.

Jeżeli chodzi o porty regionalne, to już ostatnie zdanie. To, co podkreśliła pani poseł. Zgadzam się. Ruch *point to point*, który byłby realizowany przez porty, dobrze byłoby, gdyby powstawał na miarę możliwości regionów, a nie na miarę ich ambicji. Proszę nie myśleć, że kogoś chcę obrażać i w jakiś sposób umniejszać. Myślę, że struktura tego ruchu byłaby znacznie zdrowsza. Dzisiaj mielibyśmy zupełnie inną sytuację w kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, prosiłbym o możliwość zabrania głosu przez przedstawicieli Polskich Linii Lotniczych LOT. Mamy dwóch wiceprezesów. Myślę, że rozmowa o portach regionalnych i polskim lotnictwie bez przedstawicieli Polskich Linii Lotniczych LOT byłaby zdecydowanie zubożona.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Absolutnie przyznaję panu rację. Bardzo proszę, przedstawiciele LOT-u.

Członek zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT Michał Fijoł:

Wysoka Komisjo, nazywam się Michał Fijoł. Jestem dyrektorem handlowym Polskich Linii Lotniczych LOT. W gruncie rzeczy wszystkie fakty zostały przedstawione. Pozwolę sobie państwu tylko przedstawić sytuację z komercyjnego punktu widzenia LOT-u. Mówię świadomie o komercyjnym podejściu. LOT nie może w tej chwili pozwolić sobie na inne podejście. LOT, uzyskując pomoc publiczną w 2014 r. z przyjemnością korzysta z wolności ekonomicznej, na którą jest skazany. Nie może w tej chwili otrzymać od państwa jakiegokolwiek wsparcia przez najbliższe 10 lat. Stąd LOT w kategoriach ekonomicznych jest w tej chwili przedsiębiorstwem komercyjnym. Musi zarabiać, żeby istnieć. Jak powiedział pan prezes Samson, jeżeli nie będzie zarabiał, to LOT upadnie. LOT upadnie nie tylko wtedy, kiedy będzie zarabiał, ale także wtedy, kiedy nie będzie się rozwijał. Jesteśmy jedną z najmniejszych linii lotniczych. Dlatego musimy nadgonić kilkanaście ostatnich lat drastycznych zaniedbań. LOT przez ostatnie 10 lat przewoził co roku pomiędzy 4, a 4,3 mln pasażerów. W 2016 r. przewiózł 5,5 mln pasażerów. W 2017 r. realizowany jest plan handlowy i przewiezie 6,3 mln pasażerów. Padło pytanie ze strony pana posła o strategię LOT-u. Tak, absolutnie, strategia jest przedstawiona do 2020 r. W kolejnych latach liczba pasażerów będzie stopniowo rosła.

Jest to skorelowane z naszymi zamówieniami flotowymi. Aby przewozić pasażerów trzeba mieć ich czym przewozić. W kwietniu 2016 r. LOT złożył pierwsze od 10 lat zamówienia na samoloty. Jest to pierwszy zarząd, który złożył zamówienia na samoloty od 10 lat. Jak mówił pan minister, czy pan dyrektor Szpikowski, faktyczne zamówienie dotyczyło 15 samolotów 737-800. Są to takie samoloty, które przewożą w obecnej wersji 186 pasażerów. Dodatkowo złożono zamówienie na samoloty typu Dreamliner. Mamy zabezpieczone samoloty 787-900 na przyszły rok w liczbie 3. Także kolejne są w tej chwili negocjowane.

Jest to taka oczywistość, że trzeba mieć zapewnione środki produkcji, aby móc przewozić pasażerów. Akurat jest tak, że linie lotnicze muszą dbać o samoloty i zamawiać je odpowiednio wcześniej, ponieważ taki jest cykl produkcyjny samolotów. Jak słyszę, mamy wszyscy zgodność co do tego i mówił o tym pan dyrektor Szpikowski z portu Chopina, że lotnisko Chopina jest zatkane. To jest fakt. W tym roku do floty LOT-u dołączy 7 i 8 Dreamliner. Proszę państwa, w szczególności zwracam się do pani poseł dbającej o komfort, także dbamy o komfort pasażerów, bo chcemy, aby drogo kupowali nasze bilety. Niestety, pani poseł, jeżeli wybierze się pani jednym z Dreamlinerów to może się

zdarzyć, że będzie pani obsługiwana z tzw. „pola", ponieważ lotnisko Okęcie posiada 6 rękawów dla 6 samolotów, a dla 7 już nie. Jeśli będzie lato, to pół biedy. Jeżeli będzie zima i głęboki śnieg, to naszych pasażerów, którzy kupują bilety średnio za 4 tys. do Nowego Jorku będziemy musieli przepchnąć z autobusiku przez głęboki śnieg do tegoż samolotu. To jest oczywista sprawa i nie trzeba o tym dyskutować.

Strategia LOT-u, którą zaprezentowaliśmy jest skorelowana z flotą i pragnę zapewnić pana posła, że na te samoloty mamy przygotowane finansowanie. To znaczy zakupy samolotów są finansowe w formie leasingu operacyjnego, bądź finansowego. Jest to standardowe postępowanie w ramach każdej linii lotniczej. To oczywiście wymaga generowania pozytywnych wyników finansowych. Mam ze sobą wiceprezesa ds. finansowych i może państwu przybliżyć wszystkie liczby. Żeby mieć to zebrane z jednej ręki, to chcę powiedzieć, że w 2015 r. wynik LOT-u był głęboko negatywny, czyli minus kilkaset milionów złotych. Natomiast, 2016 r. są to liczby, które funkcjonują w mediach. Wynik był wysoce pozytywny, czyli kilkaset milionów złotych na plus. To wydarzyło się w skali jednego roku.

Proszę państwa, tutaj tematem była też współpraca LOT-u z lotniskami regionalnymi. Współpracujemy z portami regionalnymi i to nie tylko w formacie dowożenia pasażerów do Warszawy, ale także, o czym mówił pan prezes, uruchamiamy oportunistycznie połączenia, które są dla nas rentowne. Od lipca tego roku będziemy latać do Tel Awiwu z 4 portów regionalnych, czyli Poznania, Wrocławia, Gdańska oraz z Lublina. Dodatkowo w lipcu we współpracy z portem lotniczym w Krakowie uruchamiamy nasze połączenie dalekiego zasięgu z Krakowa do Chicago. Komercyjne przedsiębiorstwo jest zobowiązane do tego, aby obserwować popyt i odpowiadać na ten popyt. Tam, gdzie jest popyt i pewność, że zdobędziemy wypełnienie samolotu na określonym poziomie i z określoną marżą, to uruchamiamy takie połączenie. Tego przykładem jest właśnie Kraków. Prowadzimy także rozmowy z kolejnymi portami regionalnymi. Wiem, że są dyrektorzy, prezesi rozmaitych portów. Chciałbym, żeby państwo zdali sobie sprawę z tego, co już było podkreślone, ale chciałbym, żeby to wybrzmiało. Jak jesteśmy tutaj 2 godziny, to do kasy LOT-u wpłynęło 2 mln zł ze sprzedaży biletów. Średnio jest to 1 mln zł na godzinę w tym roku. Mam nadzieję, że w przyszłym roku będzie to znacznie większa liczba. Operujemy na kilkudziesięciu rynkach i tworzymy połączenia na tych potokach ludzkich, gdzie one faktycznie funkcjonują. Chcę, aby państwo wiedzieli, jeżeli mówimy o strategii komunikacyjnej dla Polski, to jest tylko część prawdy. Tak naprawdę rozmawiamy o tym, żeby LOT był przewoźnikiem dla 180 mln ludzi, którzy zamieszkują Europę Środkową. To nie są tylko rzeczy, o których mówię i tak sobie po prostu mówię, ale są to fakty. Chciałbym, żeby państwo to zrozumieli. Są to tajemnice handlowe i rozumiem, że nie będzie to nadzwyczajnie dystrybuowane.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Transmisja jest na żywo.

Członek zarządu PLL LOT Michał Fijoł:

Na przykład wśród pasażerów na różnych naszych rejsach *longholowych*, czyli długiego zasięgu dużą część pasażerów stanowią pasażerowie spoza granic Polski. Proszę popatrzeć na naszą siatkę dowozową. Proszę porozmawiać z dyrektorami portów regionalnych. Oni doskonale państwu powiedzą, skąd pasażerów zwozimy. Chcę powiedzieć, że jesteśmy przedsiębiorstwem państwowym, które znakomitą część swoich usług eksportuje. Blisko połowa naszych przychodów jest generowana za granicą. Połowa naszych pasażerów to pasażerowie z zagranicy. Zdaje się, że ta liczba będzie rosła w naturalny sposób. Wszystko jest pochodną tego, że Europa Środkowa i Wschodnia, a w szczególności Polska i o to też było pytanie, jest zacofana, jeżeli chodzi o rozwój transportu lotniczego. O ile na zachodzie Europy średnio obywatel tamtego kraju wykonuje 3 loty rocznie, to w Polsce jest to 0,6 lotu rocznie. Pani poseł, latająca bardzo często, zawyża tę średnią. Wydaje się, że jest tutaj duży potencjał wzrostu i te dane są prezentowane zarówno przez ULC i Ministerstwo Infrastruktury, które były bazą do podejmowania decyzji.

Proszę państwa, zasadniczo jest tak, że będziemy beneficjentem powstania Centralnego Portu Lotniczego. Oczywiście będzie to w dalekiej perspektywie czasowej. Do tego czasu będziemy starali się sobie jakoś radzić we współpracy z lotniskiem Chopina i portami regionalnymi oraz za pomocą innych przedsięwzięć, które są w tej chwili planowane. Ci z państwa, którzy uważają, że narodowy przewoźnik to nie jest strategiczna sprawa dla Polski, to serdecznie odsyłam do portu na Węgry w Budapeszcie, żeby sobie zobaczyć w jaki komfortowy sposób pasażerowie bez żadnych schodów, dodatkowego zaplecza, mogą przejść, stojąc wcześniej w kolejce, do komfortowego samolotu linii Wizzair, oczywiście po pasie, bo tam nikt już nie dba o wygody pasażera, bo jest to port przekazany we władanie tanich linii lotniczych.

Jeżeli mają państwo jeszcze jakieś pytania, to jestem do państwa dyspozycji. Chciałem przekazać państwu punkt widzenia LOT-u, jeżeli chodzi o Centralny Port Lotniczy i rozwój strategii lotnictwa w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Były to bardzo ciekawe informacje, za które dziękujemy. Są optymistyczne i bardzo budujące, co najważniejsze. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeszcze nie padła odpowiedź na pytanie pani poseł odnośnie Krakowa. Zgłasza się pan Radosław Włoszek – prezes krakowskiego portu lotniczego. Proszę o odpowiedź na pytanie.

Prezes Portu Lotniczego Kraków-Balice Radosław Włoszek:

Dzień dobry. Panie ministrze, szanowni państwo, pani poseł, głównym zadaniem inwestycyjnym przyjętego planu inwestycyjnego do 2023 r. dla krakowskiego lotniska jest budowa nowego pasa, czy też drogi startowej wraz z niezbędnym oprzyrządowaniem nawigacyjnym. Pierwsze operacje, wedle przyjętych dokumentów, na nowym pasie startowym będą wykonywane w 2021 r. Dążymy do tego, aby kategoria ILS, która jest dzisiaj na lotnisku w Krakowie, była wyższa na nowej drodze startowej i żeby było to uruchomione w 2021 r. Natomiast, muszę powiedzieć o bardzo dobrej współpracy z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej i panem prezesem Niedzielą. Nie tylko rozmawiamy o systemie nawigacyjnym ILS, ale w 2016 r. został podpisany list intencyjny o zainstalowaniu na krakowskim lotnisku systemu GPASS. Znając specyfikę lotniska krakowskiego, dążymy, aby miało, jak najlepsze uwarunkowania techniczne, aby móc obsłużyć ruch pasażerski w każdych warunkach atmosferycznych. Chciałbym bardzo podziękować PAŻP-owi za tę współpracę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy teraz pan minister?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Odpowiem na resztę pytań, które padły. Postaram się do tego odnieść. Otóż, może zacznę od pytań, na które odpowiedź jest bardzo krótka. Lokalizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie ma takiego wskazania. Będzie to dopiero określone w wyniku dalszych studiów. Kiedy będzie decyzja Rady Ministrów w tej sprawie? W tym tygodniu wznawiamy prace z Ministerstwem Rozwoju nad uchwałą Rady Ministrów w tej sprawie. Mam nadzieję, że nie zajmie nam to dużo czasu. Natomiast, co do decyzji, kiedy to trafi, to już przekracza moje kompetencje. Pozwólcie państwo, że nie będę się na ten temat wypowiadał. To jest decyzja pani premier, która określa tempo prac rządu.

Szanowni państwo, chciałbym wrócić do problemowych pytań. Najważniejsze pytanie, które padło, to perspektywa rozwoju lotnisk regionalnych. Jesteśmy przed podjęciem fundamentalnej decyzji także, jeżeli chodzi o rozwój portów regionalnych. Chodzi o decyzję budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Myślę, że rozumiejąc pewne zagrożenia, obawy o utracie rynku i możliwości funkcjonowania, to tak naprawdę przed ogromną większością portów regionalnych otwiera się szansa. Określenie drogi, pokazanie kierunku rozwoju oraz pokazanie perspektywy czasowej, jeżeli chodzi o zupełnie nową sytuację na polskim rynku lotniczym, to tak naprawdę dla portów lotniczych jest strategiczna wskazówka rozwojowa. Jesteśmy w kontakcie i wielokrotnie spotykamy

się z przedstawicielami regionalnych portów lotniczych. Jesteśmy w stałym kontakcie. Zdaję sobie sprawę, że z dyskusji z jednej strony wynikała obawa. Jest to nowa sytuacja. Pojawia się możliwość przekierowania ruchu. Nie jest wiadomo, jak zachowają się ci, o których dzisiaj niewiele mówiliśmy, czyli przewoźnicy. Oprócz Polskich Linii Lotniczych LOT z polskich lotnisk latają też inni przewoźnicy. Ich wpływ na rynek też jest ogromny. Nie wiem, jakie będą ich decyzje, jak będą organizowali połączenia pomiędzy portami regionalnymi, a portem centralnym. Tego dzisiaj nie wiemy.

Bierzemy pod uwagę to, co jest najistotniejsze w planowaniu biznesu, czyli punkt dojścia, jak i długi czas, który mamy na dostosowanie się do tego stanu, który będzie za 10, 12, 15 lat. Jak szybko? To zobaczymy, jak ten proces będzie postępował. Każda osoba, która decyduje o sprawach lotniczych jest osobą, która jest w pełni świadoma i jest w stanie ocenić sytuację. Proces, który się rozpocznie będzie pod stałą kontrolą społeczną. Będzie w pełni transparentny. Na pewno na posiedzeniach Komisji Infrastruktury będziemy spotykać się i będziemy informowali o tym, w jakim stanie są prace i przygotowania. Do tej wiedzy, która będzie dostępna i dla wszystkich otwarta, to każdy port regionalny będzie podejmował stosowne decyzje. Myślę, że to, co dzisiaj możemy przyjąć jako pewnik, że ruch z polskich portów lotniczych, portów regionalnych będzie wzrastał. Nie ma dzisiaj innych prognoz. Chyba, że wystąpi coś, czego nie jesteśmy w stanie przewidzieć, ale trudno teraz spekulować. Tendencja wzrostowa będzie się utrzymywała. Decyzję o budowie, rozbudowie większości portów lotniczych podejmowały samorządy. Samorządy są w większości portów czynnikiem decydującym. Taka jest konstrukcja własnościowa i musimy o tym zdecydowanie pamiętać. Też niezbędna jest współpraca pomiędzy władzami samorządowymi, portami lotniczymi, które są własnością Skarbu Państwa.

Jeszcze jedno chciałem powiedzieć, bo to nie do końca wybrzmiało. Otóż, przyszłość lotniska w Modlinie, to lotnisko w Modlinie będzie pełniło bardzo istotną rolę i jego rola będzie wzrastała. Co do tego nie ma wątpliwości. Znaczna część wzrastającego ruchu na Mazowszu kierowałaby się na lotnisko Chopina, to musimy, i mówię to w pełni świadomie, stworzyć mechanizm, w którym część ruchu lotniczego będzie przekierowana na lotnisko w Modlinie. Czy będzie to za 2, 3, czy 5 lat, to musi to nastąpić. Lotnisko w Modlinie musi się rozwijać. Mówimy to na wszystkich spotkaniach, to głos co, do którego nie ma wątpliwości wśród grona ekspertów i znawców, którzy wypowiadają się na ten temat.

Szanowni państwo, mamy 3 kierunki działania. Pierwszy, to przygotowanie budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Drugi kierunek, to poprawa przepustowości na lotnisku Okęcie. Wraz z panem dyrektorem i całą załogą pracujemy nad tym tematem. Trzeci kierunek, to sprawa rozwoju portu w Modlinie, bo mówimy o zaspokojeniu potrzeb, które w ciągu najbliższych kilku lat będą najbardziej drastyczne. Dlaczego nie wspominam o portach regionalnych? Dlatego, że w znacznym stopniu stworzyły one sobie perspektywy rozwojowe. One w sposób organiczny rozwijają się. Podejmują samodzielnie decyzje. Znaczna część z tych portów jest samodzielna finansowo. Zatem, bardziej chodzi o koordynację i współpracę. Jeżeli chodzi o dwa porty, za które odpowiadamy, a w większości chodzi o Modlin, to musimy podejmować działania, o których poinformowałem Komisję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Do głosu zapisała się jeszcze pani poseł Maria Zuba. Czy pani poseł jest gotowa do pytania? Później czas na porty regionalne.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję panu prezesowi LOT-u, że zechciał wprowadzić nas w ten temat, na tle sytuacji, która jest w innych krajach. Możemy patrzeć na tabelki w kontekście nieekonomicznej działalności gospodarczej samorządów, czy innych podmiotów. Powinniśmy wiedzieć w jakim miejscu się dzisiaj znajdujemy i do jakiego celu powinniśmy wspólnie zmierzać, bez podziału na samorząd i rząd. Prawda jest taka, tu niejednokrotnie padały takie stwierdzenia, że przyszłość komunikacyjna jest w podróżowaniu samolotem i przewożeniu towarów

samolotem. Według materiałów, do których miałam dostęp wynika, że w Polsce sieć lotnisk jest sześciokrotnie rzadsza, niż w rozwiniętych krajach Europy. Jeżeli u nas jedno lotnisko przypada na 3178 tys. mieszkańców, to w krajach piętnastki Unii Europejskiej na jedno lotnisko przypada 459 tys. mieszkańców, w Niemczech na 496, w Finlandii na 102 tys. Są to oczywiście tysiące. W Szwecji jest to 210, a w Danii 236 . Rysuje się pytanie. Co zdecydowało i jakie argumenty przeważyły o tym, że Unia Europejska wycofała się z dofinansowywania budowy lotnisk regionalnych?

Szanowni państwo, reprezentuję woj. świętokrzyskie, które od lat, a konkretnie od 2008 r. czyni starania… O dziwo nie jest to samorząd województwa, tylko prezydent miasta Kielce. We wszystkich strategiach, które są tworzone i budowane w naszym województwie podkreślane jest, że nie jest to atrakcyjne województwo. Ono nie ma lotniska i nie ma szans na pozyskanie przedsiębiorcy. Tu nikt nie zainwestuje. Kiedy podejmujemy rozmowy na temat budowy lotniska, to mówi się nie. Przypomnę, że w 2008 r. mocno zabiegaliśmy o to. Komisarz polskiego pochodzenia Danuta Hübner stwierdziła, że w Kielcach nie może być lotniska. W jej rękach była decyzja, że nie może być wybudowane lotnisko. Polityczna decyzja o budowie lotniska w Radomiu spowodowała, że dzisiaj zarząd Radomia przyjeżdża do Kielc na Targi Kielce. Naszym podstawowym uzasadnieniem była rozwijająca się działalność Targów Kielce. Nie było otwartości. Lotnisko jest w Radomiu. Dzisiaj Radom, to pokazujecie jak wygląda statystyka. Nie mam nic przeciwko temu, ale to pokazuje, jak potrzebna jest strategia rozbudowy w naszym kraju sieci lotnisk tak, żeby ich położenie było racjonalne, a pieniądze były wydatkowane ekonomicznie.

Szanowni państwo, pan prezes powiedział tak: kiedy jest zapotrzebowanie na dany kurs, to trzeba go uruchomić i obserwować. Jestem wdzięczna za to zdanie. My, mieszkańcy woj. świętokrzyskiego od 2008 r. mówimy: dajcie nam szansę, żeby wybudować. Miasto wykupiło 630 ha gruntów za swoje środki, bo marszałek obserwuje co się dzieje. My wciąż jesteśmy skazywani na gorszy sort województwa, bo nie mamy dobrze skomunikowanego terenu. Kilkakrotnie padały pytania, czy jest strategia? Jeżeli jej nie ma, to powinna być. Wtedy nie powinno dochodzić do decyzji politycznych, tylko racjonalnie wydatkowanych środków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo pani poseł za głos w dyskusji. Mam pewien problem. Pierwszy był pan. Proszę się przedstawić. Następnie pan z portu z Poznania. Kolejną osobą będzie pan.

Przewodniczący Rady Pracowniczej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” Cezary Wieński:

Dziękuję panie przewodniczący. Cezary Wieński przewodniczący Rady Pracowniczej „Porty Lotnicze”. Mam cztery krótkie pytania do pana ministra Szmita. Pierwsze pytanie, czy, a zakładam, że tak, a jeśli tak, to jaka rola przewidziana jest dla Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w rządowych planach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego? Pytanie zadaje zarówno w kontekście działań *stricte* związanych z inwestycją, czyli tworzeniem Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale również dotyczy ono działań związanych z zapewnieniem przepustowości do czasu zrealizowania Centralnego Portu Lotniczego. Jak wcześniej było powiedziane, bodajże przez pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, szacunki ruchu pasażerskiego w 2030 r. są na poziomie ok. 60 mln pasażerów. To padło jako argument uzasadniający potrzebę budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie polemizuje z tym, natomiast zachodzi pytanie, czy będziemy w stanie posiadanymi portami regionalnymi i lotniskiem Chopina zapewnić przepustowość do czasu oddania Centralnego Portu Komunikacyjnego? W jaki sposób została oszacowana na dzień dzisiejszy przepustowość jaką dysponują: lotnisko Chopina i porty regionalne? Jakie nakłady inwestycyjne będą wymagane, aby zapewnić do czasu oddania Centralnego Portu Komunikacyjnego drożność ruchu lotniczego w Polsce?

Pytanie, a właściwie odniesienie się do informacji przekazanej przez pana prezesa LOT-u. Odebrałem to w ten sposób, że nasze lotnisko Chopina nie jest w tej chwili w stanie zaspokajać rosnących planów inwestycyjnych narodowego przewoźnika. Panie prezesie, moim skromnym zdaniem plany nie powinny być w oderwaniu od możliwości opera-

cyjnych lotniska Chopina. Lotnisko Chopina ma na dzień dzisiejszy zdolność operacyjną taką, jaką ma. Ma w planach działania inwestycyjne zmierzające do zwiększenia przepustowości. Natomiast 3 lata temu nikt nie był w stanie przewidzieć, że nasz narodowy przewoźnik będzie miał aż tak ambitne plany rozwojowe i w sposób bardziej dynamiczny należy rozbudowywać lotnisko Chopina. Padały wcześniej zastrzeżenia, że lotnisko jest przeinwestowane i jest przygotowane na przepustowość, która nigdy nie zostanie osiągnięta. Życie zweryfikowało bardzo szybko te plany. Planowany wzrost ruchu lotniczego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego był na poziomie 4-5% rocznie. Okazało się, że poprawa koniunktury światowej spowodowała, że ruch rośnie bardziej dynamicznie.

Ostatnie pytanie o zadanie, którego zostałem poproszony przez kolegów z firm handlingowych. Rozmawiamy o rozwoju ruchu lotniczego właściwie biorąc pod uwagę jedynie przewoźników, w niewielkim stopniu porty lotnicze, a w ogóle nie poruszamy kwestii handlingu. Konkretne pytanie, czy rząd jakkolwiek planuje kwestie obsługi handlingowej w naszym kraju? Z informacji, które dzisiaj do mnie docierają wynika, że nie wszystko jest uporządkowane w tym zakresie w taki sposób, aby była zapewniona maksymalna zdolność tych firm.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz port lotniczy w Poznaniu, bardzo proszę.

Prezes zarządu Portu Lotniczego Poznań-Ławica Mariusz Wiatrowski:

Mariusz Wiatrowski – port lotniczy w Poznaniu. Jestem jednocześnie wiceprezesem portów regionalnych. Witam serdecznie. Jestem w pewnym kłopocie, bo nie ma takiego jednolitego stanowiska wszystkich prezesów portów lotniczych. W jakiś sposób jest lotnisko centralne i wiedza na ten temat na tyle ogólna, że nie można było jasno stwierdzić, jakie będzie oddziaływanie tego portu bezpośrednio na funkcjonowanie pozostałych.

Chcę bardzo podziękować panu ministrowi Szmitowi i ministrowi Adamczykowi, że mieliśmy możliwość, aby nasze głosy były wzięte pod uwagę. Głównie zwracaliśmy uwagę na to, że perspektywa powstania tego portu w naszym przekonaniu nie jest bliższa z uwagi na pełną wydolność węzła komunikacyjnego, który musi powstać. Inwestycje liniowe są głównie ograniczone wskazaniami lokalizacyjnymi i projekty te są związane z ocenami inwestycji na środowisko. Na ten temat dyrektor Szpikowski i moja skromna osoba możemy wiele powiedzieć. Chodzi o ograniczenia środowiskowe i nierówność sektorową. Na to zawracaliśmy uwagę. Jest na to czas w sensie odpalenia tego projektu. Tu przepraszam za kolokwializm. To lotnisko będzie tworzyć się 10, 15 lat. Od 2010 r., kiedy powstała pierwsza analiza trwała dyskusja i szczęście, że dzisiaj mamy decyzję, że wreszcie możemy ten temat rozłożyć na *pre-feasibility study* i *feasibility study*, czyli studium wykonalności. Już jesteśmy w studium wykonalności. Dopiero w studium wykonalności możemy ocenić jaka lokalizacja jest najlepsza. Trochę, jak w chińskiej operze mówimy: biegnijmy, biegnijmy, a stoimy w miejscu.

Szczęśliwie, że ten projekt rusza. Szczęśliwie, że dowiemy się o rozpływach. Dowiemy się wreszcie, czy jest efekt synergii, którego się spodziewamy. Przecież chcemy to zrobić w oparciu o narodowego przewoźnika, którego mieliśmy w swoich analizach w 2010 r. Przypominam, że wtedy to powstało. Był to 2010 r., a może jeszcze wcześniej, bo w 2010 r. musieliśmy odpalić wszystkie projekty unijne. Nasz wzrost, jeżeli chodzi o infrastrukturę nie powstałby, gdybyśmy nie mieli rozpływu ruchu lotniczego. W tym rozpływie był LOT. To, co stało się w 2012 r. LOT za marne pieniądze dał sobie obciąć 20% funkcjonowania w portach regionalnych. Wycofał się z rynku. Dla nas jest to bardzo negatywna ocena, na to co się wtedy stało. Nie mieliśmy oferowania. W przypadku portu poznańskiego rok czasu leżały dwa sloty, jeden we Frankfurcie, a drugi w Monachium, aby zagospodarować je. Wiadomo jaka linia bazowa to zagospodarowała.

Bardzo cieszę się z głosu pana dyrektora Fijoła, że LOT musi zarabiać komercyjnie w tym czasie, bo nie może liczyć na inny rodzaj funkcjonowania i musi wiedzieć, gdzie jest jego rynek. Jeżeli Centralny Port Lotniczy ma generować ruch w roku, w którym powstanie na poziomie, z wypowiedzi pana dyrektora Szpikowskiego, powyżej 24 mln pasażerów, to pozostały ruch będzie w portach regionalnych. Mam nadzieję, że będzie to powyżej 60 mln. To oznacza, że lotnisko centralne powinno mieć wtedy nadprze-

pustowość, bo tak to się buduje. Powinno być budowane na co najmniej 50 mln, aby nie zastanawiać się z punktu ograniczeń środowiskowych. To wszystko powinno być już w projektach, a temu powinny towarzyszyć zmiany w przepisach prawa.

Padło pytanie, co państwo możecie zrobić? Przyjrzyjcie się, jak wygląda traktowanie sektorowe lotnictwa i innych gałęzi transportu. Z punktu widzenia hałasu, to jesteśmy traktowani wyjątkowo. Proszę to sprawdzić. Tylko wokół przedsiębiorstw, w jakim są porty lotnicze, powstały obszary ograniczonego użytkowania. One nie powstały wokół żadnego, innego przedsiębiorstwa. Dlaczego? Jest pewna specyfika. Nie udaje się nam zmienić norm hałasowych. Nie mówię o tym, że nie udaje się nam zmienić ustawy o ochronie środowiska, która daje wolne pole do popisu biegłym rzeczoznawcom, którzy wyceniają spadki wartości nieruchomości wokół lotnisk na niebotyczne kwoty. Jest to druga moja przestroga. Z jaką dokładnością i rzetelnością musi być przygotowanie nie tylko lokalizacyjne, ale również wszystkich towarzyszących temu, a przede wszystkim, środowiskowych uwarunkowań dla tej inwestycji, a w tym regulacji prawnych.

Mówiąc krótko. Jesteśmy przy stole rozmów. Nasz głos jest brany pod uwagę. Był też głos od czego zaczęła się ta dyskusja. Właśnie zaczęło się od tego, że mieliśmy aktualizować Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych. Wtedy pan minister Szmit powiedział, że nie sposób to zrobić bez centralnego rozstrzygnięcia kluczowego zagadnienia. Dołożyliśmy do tego strategię LOT-u. Wiadomo jaka jest sytuacja. Nie ten resort decyduje o narodowym przewoźniku. Chociaż oczywiście jest w domenie Skarbu Państwa w tym rozumieniu. To musi być absolutnie komplementarne, bo lotnisko centralne buduje się dla narodowego przewoźnika. Daje to tylko i wyłącznie komplementarność i możliwość *feederowania* z portów regionalnych i słabszych lotnisk. Przypominam, że lotnictwo w Europie jest finansowane za pomocą PSO *Public Service Obligation*. W Polsce nikomu się jeszcze nie udało. Nie wiem, dlaczego nie udało się wygenerować ruchu w oparciu o narzędzie finansowania. Może dlatego, że zostaliśmy pozbawieni środków unijnych w tej perspektywie. Mówiliśmy o tym, że środki unijne mogłyby być wykorzystywane na elementy operacyjne.

Bardzo dziękuję za tę decyzję. Wreszcie ruszamy i będziemy mogli potykać się na argumentach, na bardziej szczegółowych, analitycznych opracowaniach i projektach, które będą wskazywały, jak wyglądają te rozpływy. Na przykład, jaki mają sens koleje dużych prędkości. One są czasami mylone z kolejami szybkimi. Są to inne prędkości i o tym też warto porozmawiać. Wreszcie stanęliśmy w obliczu prawdy. Musimy wreszcie poznać, co w tej prawdzie kryje się za tym jednym straszącym, a drugim będącym jako jedyne zbawienie dla całego rynku transportowego i otwarciu okna jako podstawowego krwiobiegu gospodarki, czyli Centralnego Portu Lotniczego. Dziękuję panie ministrze za tę decyzję. Mam nadzieję, że wspólnie doprowadzimy ją najpierw na deskach projektowych, a później w realizacji i każdy rząd RP będzie ten projekt realizował w najlepszym przygotowaniu z uwzględnieniem wykorzystania przepustowości portów regionalnych.

Ostatnie słowo. Przepustowość oceniania jest na 40 mln. To jest nierówne. To zostało powiedziane przez pana prezesa Samsona. Mówimy o przepustowości portów regionalnych, portów lotniczych. Przepustowość nie jest równa. Co z tego, że taka jest, skoro ten ruch nie pojawi się w sposób równomierny, jak w ciągu dnia nie pojawia się równomiernie, ani w porcie lotniczym w Warszawie, ani w Poznaniu. Po prostu w portach przesiadkowych istnieją fale przesiadkowe, a w portach *point to point* są ulubione rozkłady linii lotniczych w zależności, w jakim charakterze ten port jest. W związku z tym, jeżeli będziemy mieć pełną analizę i będziemy wiedzieć, że rozbudowa portów ma sens i oddziałuje na ten rozpływ drogą kolejową i autostradową, mówiąc krótko, jak to będzie *feederować* port centralny z innymi środkami, a nie komunikacją lotniczą, to wtedy możemy odpowiedzieć sobie na pytanie, o dalszą rozbudowę portów, a przecież tutaj jest również pilnowanie tego przez master plany. To nie jest tak, że nagle jesteśmy rzuceni i nikt nie wie co ma robić. Są pewne reguły gry.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, dajmy jeszcze komuś szansę.

Prezes zarządu Portu Lotniczego Poznań-Ławica Mariusz Wiatrowski:

Dziękuję bardzo. Wydawało mi się, że w tytule są porty regionalne. Chciałem wypełnić moją wypowiedzią pogląd, który może być zaskakujący, a dla niektórych osób ciekawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu za głos. Pan się zgłaszał. Proszę się przedstawić.

Prezes Aeroklubu Polskiego Włodzimierz Skalik:

Nazywam się Włodzimierz Skalik – prezes Aeroklubu Polskiego. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wiem, że posiedzenie Komisji jest poświęcone portom regionalnym, ale zainspirowany wypowiedzią pani poseł z woj. świętokrzyskiego chciałbym powiedzieć kilka zdań informacji. Rzeczywiście statystyka, o której wspomniała pani poseł, to może ona nas bardzo zdołować. Rzeczywiście na tle skandynawskich statystyk, czy sąsiadujących Niemiec, to wypadamy blado. Chciałbym zwrócić uwagę, że główną przyczyną średniej mieszkańca na jedno lotnisko jest usadowione w fakcie, że infrastruktura lotnicza w Polsce do niedawna zupełnie pomijała lotniska miejskie, lokalne. Na dobrą sprawę w gronie lotnisk użytku publicznego były wyłącznie duże porty międzynarodowe, w tym również lotniska regionalne.

Chciałbym zwrócić uwagę, że sytuacja dzisiaj radykalnie się zmienia, m.in. poprzez likwidację barier natury legislacyjnej i trwa proces uruchamiania ponad 20 lotnisk lokalnych użytku publicznego. Spodziewamy się, że lotnisk lokalnych użytku publicznego będzie więcej. Ja nazywam je lotniska miejskie. Będzie ich pewnie jeszcze 10 więcej. Osiągniemy takie zagęszczenie jakie na ogół jest w państwach europejskich, gdzie na 1 port regionalny przypada od 3 do 5 lotnisk miejskich.

Korzystając z okazji, że jestem przy głosie chciałbym zaapelować, że w związku z decyzją, która dotyczy Centralnego Portu Lotniczego, żeby przy realizacji i opracowaniu dokumentów planistycznych związanych z tym konkretnym lotniskiem, żeby równolegle realizować opracowanie programu dla całego sektora, aby każdy z nas, każdy obszar funkcjonowania sektora znalazł swoje miejsce, żebyśmy wszyscy mogli skorelować politykę inwestycyjną, rozwojową z tą właśnie decyzją. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Żmijan. Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Krótko. Na tej sali, w tym gronie, pewnie nie ma ani jednej osoby, która nie życzyłaby dobrze polskiemu transportowi lotniczemu, rozwojowi lotnisk, centralnego lotniska i w szczególności lotnisk regionalnych. Chcę powiedzieć kilka zdań na kanwie bardzo ciekawej dyskusji. Otóż, proszę zauważyć, że z jednej strony jest koncepcja portu lotniczego, który nie jest przez przypadek nazwany – Centralny Port Komunikacyjny. Pytanie do pana ministra, czy nazwa i zbieg w czasie dwóch decyzji, mianowicie Komitetu Stałego Rady Ministrów o rekomendacji, bo trzymam się tego, że jest to rekomendacja, a nie decyzja… Dobrze, że jest to rekomendacja, bo gdyby była to decyzja bez lokalizacji, to wystawiałoby nam nienajlepszą cenzurkę o tak poważnej inwestycji bez lokalizacji. Jest też druga decyzja o unieważnieniu przetargu na centrum logistyczne koło Łodzi, które w zamiarze byłoby miejscem końcowym szlaku jedwabnego. Czy ma to jakiś związek? Jest to pytanie do pana ministra. Są to bardzo ważne decyzje o daleko idących skutkach, jeżeli one zmaterializują się w postaci portu centralnego. Jest jeszcze unieważnienie tego przetargu.

Druga kwestia. Wsłuchałem się w państwa wypowiedzi na temat przyszłości portów regionalnych. Dzisiaj pani poseł w szczególności stanowczo zajęła stanowisko i zabrała głos, jeżeli chodzi o region świętokrzyski, który stanowczo chce wybudować u siebie port lotniczy. Chciałbym, aby przeciwnicy tych koncepcji Polski samorządowo-rządowej, że każdy region chce mieć port u siebie, żeby im nie odbierać marzeń i dążeń do tego. Oczywiście, nie byłbym sobą, abym nie odniósł się do kwiecistej wypowiedzi przedstawiciela zarządu LOT-u. Panie prezesie, gdyby to, co pan przedstawił, poparł pan argumen-

tami, a nie skwitował, że ma pan nadzieję, że będą przyrosty, to byłoby to wiarygodne. Ja nie mam takiej pewności. Pan za dużo argumentów nie przedstawił. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę uprzejmie. Kto następny? Zapomniałem. Pan przewodniczący, proszę bardzo.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Pan prezes LOT-u słusznie stwierdził, że każda linia lotnicza jest projektem biznesowym. Mówiłem o tym wcześniej. Natomiast, nie każdy obiekt infrastrukturalny, a takimi obiektami są także lotniska, drogi, infrastruktura kolejowa, nie musi być projektem biznesowym. To jest argument w dyskusji o tym, czy polskie i wszystkie lotniska będą kiedykolwiek dochodowe. Pamiętam, jako poseł do Parlamentu Europejskiego kilka lat temu w czasie debaty usłyszałem liczbę 58, czyli 58% lotnisk regionalnych w UE nie są dochodowe. Do nich się dopłaca. Tak samo dopłaca się do kolei, dróg. Trzeba mieć świadomość, po co lotnisko jest potrzebne. Jeżeli jest ono niezbędne z jakiegoś powodu i mamy świadomość tego, że będziemy musieli do niego dopłacać, to po prostu do niego dopłacamy. Są w UE słabo skomunikowane miejsca, gdzieś za górami, na wyspach. Jeżeli pasażerów jest mało, to takie lotniska utrzymuje się. Są głosy w dyskusji na temat lotnisk w Polsce. Padła nazwa Kielce. Bogatemu nikt nie zabroni, jeżeli są pieniądze, to bardzo proszę. Nie muszę mówić, że później będzie bardzo trudno wypełnić to lotnisko. Czy Kielce rzeczywiście tak bardzo tego potrzebują? Nie wiem. Nie jestem z Kielc i nie mnie to oceniać.

Szybko wrzuciłem to na *Google Maps* i jest 128 km. Przy dobrym połączeniu kolejowym jest to 45 min połączenia pomiędzy Kielcami, a lotniskiem w Krakowie. Może to jest alternatywa, dla tych, którzy chcieliby korzystać z lotniska. Rozumiem, że każdy ma prawo do tego, aby mieć własne zdanie, tak jak każdy ma swoje zdanie w sprawie Centralnego Portu Lotniczego, czy też Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Moje pierwsze pytanie. W UE i generalnie na świecie obowiązują różne modele transportu. Japończycy słusznie zauważyli, że do 500 km nie opłaca się tworzyć lokalnych połączeń lotniczych. Takie połączenia świetnie zastępują szybkie pociągi. Stąd moje pytanie, czy to, że projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego ma być sercem tego systemu, modelu, czy to oznacza przyspieszenie prac nad realizacją programu kolei dużych prędkości? Przecież trzeba będzie dowieźć pasażerów.

Padło też zdanie na temat jedwabnego szlaku i tego, czy powinno powstać centrum logistyczne i gdzie ono powinno być. Mówię to w kontekście mojej wypowiedzi dotyczącej przyszłości cargo w Polsce. Dzisiaj specjaliści obecni na sali dobrze o tym wiedzą. W Polsce mamy ok. 1% rynku cargo w UE. To nie jest tak, że Polacy nie wysyłają paczek i ich nie odbierają. Po prostu jest tak, że centra logistyczne, transportowe dla cargo są np. po zachodniej stronie naszej granicy i to się dowozi tam tirami. W Polsce paczki się odbiera i dowozi. Zarabiają na tym przewoźnicy po zachodniej stronie naszej granicy. Nie jest tak, że nie ma tak dobrze skomunikowanych miejsc. Nie wiem, czy jest przedstawiciel portu lotniczego w Katowicach. Jest to genialnie położone lotnisko. Są: A4, A1. Jest trasa nr 131, kiedyś nazywana magistralą węglową. Jest coś, to *à propos* wypowiedzi na temat jedwabnego szlaku, unikatowego na skalę europejską. Jest to terminal w Sławkowie i linia hutnicza, szerokotorowa. Jest to jedyna tego typu linia kolejowa w UE. Ma 400 km. Mamy świetne połączenie ze wszystkimi krajami po wschodniej stronie granicy. Gdyby na bazie tego lotniska powstał centralny port cargo, to mam wrażenie, że byłby świetnie skomunikowany. Można byłoby transportować towary ze wschodu i zachodu. Bardzo szybko znalazłoby klientów. To, że znajduje klientów, to pokazują statystyki, że jest to najbardziej dynamicznie rozwijający się port lotniczy cargo w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Jest na to czas. Obradujemy 2,5 h, ale na pewno temat jest tego wart. Proszę bardzo się przedstawić.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego Sławomir Kobylak:

Dzień dobry, nazywam się Sławomir Kobylak. Przyjechałem z woj. lubuskiego. Reprezentuję Departament Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Woj. Lubuskiego. W swoich zasobach mamy jedno z najmniejszych lotnisk, które jeszcze funkcjonuje, dzięki staraniom samorządu lokalnego. Mam na myśli Zieloną Górę-Babimost. Przysłuchując się państwa dyskusji odniosłem wrażenie, że bujamy w chmurach. Są piękne wizje budowy portu centralnego. Natomiast, w kategorii rozwoju zrównoważonego tego typu inwestycje zabijają to, czemu przyświeca funkcjonowanie takich lotnisk, jak Zielona Góra-Babimost. Mianowicie, lotniska tego typu mają charakter prorozwojowy dla danego obszaru. W związku z tym, budowa tak dużego portu, przy jednoczesnym braku jakiegokolwiek wsparcia dla regionalnych, małych lotnisk moim zdaniem mija się z jakimkolwiek sensem rozwoju zrównoważonego.

Strategia zrównoważonego rozwoju opiera się nie tylko o potencjał ekonomiczny danego regionu, ale także o potrzeby społeczne. Woj. lubuskie ze swoim potencjałem liczebnym ok. 1 mln mieszkańców nigdy nie wygeneruje wartości dodatniej na przelotach pasażerskich. Jednocześnie można by powiedzieć, po co w taki razie lotnisko? Lotnisko w Zielonej Górze ma charakter bardziej progospodarczy przy wykorzystaniu samego połączenia. Jesteśmy świetnie skomunikowani na trasie wschód i zachód. Jest autostrada A2 20 km od lotniska. Jest trasa S3, czyli północ – południe i port w Świnoujściu. Jest to 10 km od lotniska. Tutaj wskazywałbym możliwość rozwoju tego typu lotnisk nie w obszarze przewozów pasażerskich. One mogą być uzupełnieniem oferty. Zrównoważony rozwój widzę tutaj w obszarze wsparcia dla każdej formy działania lotniska związanej, jak powiedział pan poseł Zasada, z cargo, przewozami intermodalnymi, z każdą formą rozwoju stref gospodarczych wokół takich lotnisk.

W całej tej dyskusji ani razu nie usłyszałem żadnej propozycji dla tego typu lotnisk, w jakiej formie mają tworzyć strategię w oparciu o założenia budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. W jaki sposób tego typu lotniska mają na to reagować. W związku z tym, moje pytanie do pana ministra. W tej całej koncepcji istnieje jakikolwiek punkt mówiący o korzyściach z budowy takiego portu dla tak małych portów, jak port Zielona Góra-Babimost? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę uprzejmie przedstawić się.

Prezes Portu Lotniczego Radom Dorota Sidorko:

Dzień dobry, Dorota Sidorko – port lotniczy w Radomiu. Chciałam zabrać głos w imieniu portu lotniczego. Jest to jedyny port lotniczy w Polsce, który nie korzystał ze środków unijnych. Decyzja o budowie portu lotniczego zapadła w 2006 r. Później losy potoczyły się tak, że lotnisko w Modlinie jako lotnisko na Mazowszu zostało sfinansowane ze środków unijnych. Samorząd Radomia boryka się z problemami dotyczącymi legalnego finansowania portu, ponieważ mamy teraz do czynienia z niedozwoloną pomocą publiczną. Także, nie jest to proste, żeby legalnie pozyskać środki.

Pani poseł z woj. świętokrzyskiego powiedziała, że Kielce też chciałyby port lotniczy. Wiem, że jest to rozwój dla regionu i rozumiem też woj. świętokrzyskie, ponieważ również uczestniczymy m.in. w rozmowach z Targami Kielce, gdzie wprost mówią, że żaden poważny przedsiębiorca, żadna duża firma nie wejdzie, jeżeli nie ma odpowiedniej infrastruktury. Port Lotniczy Radom jest tak naprawdę z dużym potencjałem, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów. Jest na początku drogi inwestycyjnej. Nie mamy drogi startowej, systemów precyzyjnego lądowania, chociaż pogoda na lotnisku w Radomiu i tak pozwala na to, żebyśmy operowali. W ciągu roku nie było ani jednego przekierowania lotów. Regularne loty wykonujemy od 18 kwietnia. Nie minął jeszcze rok, kiedy tak naprawdę latamy.

Pytanie do pana ministra przy okazji budowy Centralnego Portu Lotniczego. Jesteśmy blisko Warszawy. Z jednej strony to zaleta, ponieważ komunikacja z Warszawą jest naprawdę dobra. Mamy dobrą komunikację z woj. świętokrzyskim. Jeżeli ukończą budowę drogi, to będzie 40 min drogi do Kielc. Tak naprawdę bez pieniędzy nic się

nie zrobi. Samorząd, czyli gmina miasta Radom zastanawia się, co w tej chwili powinni zrobić. Czy zmienić politykę? Czy może zamknąć to lotnisko? Czy jest przewidziana polityka, żeby utrzymać to lotnisko i żeby ono funkcjonowało? Nie chcemy, żeby za parę lat była dyskusja, że mogliście zamknąć i nie inwestować, bo przecież doskonale wiedzieliście, że będzie budowany Centralny Port Lotniczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z naszych gości chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Czy pan minister jeszcze? Bardzo proszę na zakończenie.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, może zacznę, jak poprzednio, od odpowiedzi, które są bardzo krótkie. Pytanie pana przewodniczącego Zmijana. Rzeczywiście komitet ekonomiczny nie podjął decyzji. To nie jest jego kompetencja. Rekomendował Radzie Ministrów, aby odbyć taką debatę i ewentualnie podjąć taką decyzję. Rekomendacja była pozytywna.

Jeżeli chodzi o centrum logistyczne w Łodzi, to przyznam się, że nie znam tej sprawy. Muszę to zbadać i odpowiem panu posłowi na piśmie, jak sytuacja wygląda.

Jeżeli chodzi o relacje, które pojawiły się w ostatnich państwa wypowiedziach, w jaki sposób Centralny Port Komunikacyjny wpłynie na sytuację i możliwości funkcjonowania lotnisk: w Zielonej Górze, czy Radomiu. Widziałbym to przede wszystkim jako szansę, ponieważ rozwijanie w Polsce ruchu lotniczego, zwiększanie dostępności lotniczej Polski niewątpliwie będzie generowało zapotrzebowanie na loty do tych mniejszych ośrodków, jak również z mniejszych ośrodków na Centralny Port Lotniczy. Tu przede wszystkim widzę szansę lotnisk, które funkcjonują, jak te w Zielonej Górze, które funkcjonuje kilkanaście lat, czy w Radomiu, które funkcjonują znacznie krócej, nie znalazły szansy rynkowej i nie są w stanie utrzymać się z działalności operacyjnej. Widziałbym to przede wszystkim jako szansę. Oczywiście, w ramach przygotowań do opracowania planu wykonalności i dokumentów, które są konieczne, aby uruchomić gigantyczną inwestycję o ten cały ruch i cały rynek będą analizowane oraz opisywane, podobnie jak propozycja i wniosek pana prezesa Skalika będą uwzględnione, aby dokument, który musi powstać przy okazji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, żeby również odpowiadał na pytania całego środowiska lotniczego. To jest też taka okazja. Jeżeli jesteśmy zdecydowani zainwestować ogromne pieniądze, to w części analitycznej, projektowej, wnioskowej, strategicznej też zróbmy ten wysiłek, aby był to ruch, który określi nam rozwój polskiego lotnictwa. Nie chodzi tylko o te wielkie, komunikacyjne, pasażerskie, czy ruch cargo, ale przede wszystkim lotnictwo *general aviation*, niżej bym nie sięgał. To już wystarczy, aby zatrzymać się na tym poziomie.

Proszę państwa, mamy taką sytuację z lotniskiem w Gdyni. Jest to pewne studium przypadku. Jest praktycznie gotowe lotnisko, które z dnia na dzień, nawet od jutra, chyba przesadzam, ale może w ciągu kilku miesięcy, zacząć funkcjonować. Dzisiaj jest zamknięte. Jest to decyzja Komisji Europejskiej, z którą staramy się dyskutować. Te dyskusje są bardzo trudne. Ten obiekt w jakimś sensie niszczeje. Co prawda jest użytkowany wojskowo i całe szczęście jest żywym obiektem. Natomiast, mamy przypadek Gdyni, który jest szczególnym.

Szanowni państwo, w tym kierunku patrzyłbym na rozwój większych i mniejszych lotnisk regionalnych, które dzisiaj stoją mocno na nogach. Chodzi o lotniska, które zastanawiają się, kiedy następny 1 mln pasażerów będą obsługiwały i o te, którym do tego miliona jeszcze daleko. Jeżeli takie będą decyzje poszczególnych właścicieli, a mówię o lotniskach regionalnych, bo tam jest bardzo zróżnicowana struktura własności, ale muszą o tym decydować właściciele. My, jako rząd na pewno w ramach przygotowań do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego będziemy starali się odpowiedzieć na wszystkie pytania, na które możemy odpowiedzieć, jeżeli chodzi o rozwój polskiego lotnictwa.

Jest to, co prawda, przywilej przewodniczącego, ale od siebie i wszystkich osób, które reprezentują stronę rządową chciałem bardzo gorąco podziękować za debatę, dyskusję i za wszystkie pytania. One nakierowały nas i dzięki państwa głosom mamy bardzo

obszerny materiał do przemyślenia. To pozwoli nam podejmować decyzje, które będą najlepsze dla polskiego lotnictwa i dla naszej Ojczyzny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jest. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Jeżeli chodzi o kolej dużej prędkości, to pytanie o definicję tego. Czy mówimy o pociągach, które mają jeździć po 300 km/h? Czy będą to te, które jeżdżą 160 km/h? To stosuje się czasem zamiennie. Chodzi o standard, który staje się dostępny na polskich kolejach. Jeżeli zostaną wykonane prace modernizacyjne, które dzisiaj są rozpoczęte, to na podstawowych, kluczowych szlakach kolejowych będziemy mogli jeździć z prędkością 160 km/h, jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie. Czy myślimy o takich połączeniach? Jest to sprawa do rozstrzygnięcia w ramach tworzenia planu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jest to jedno z zadań, pytań, na które musimy sobie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że była pełna jawność. To, co mogliśmy powiedzieliśmy sobie. Nie wyznaczyliśmy, w którym miejscu będzie ten wielki, nowy port. Nie ma pewności, ile będzie kosztowała ziemia, jak powiedzielibyśmy, gdzie to będzie.

Dziękuję bardzo wszystkim państwu, którzy zechcieli przyjechać na to bardzo ważne posiedzenie Komisji. Dziękuję w szczególności przedstawicielom portów regionalnych. Dziękuję państwu posłom. Każdy głos był ważny i istotny. Zapraszam do dalszych debat i pilnego śledzenia prac nad rozwojem polskiego lotnictwa. Dziękuję panie ministrze. Bardzo dziękuję.